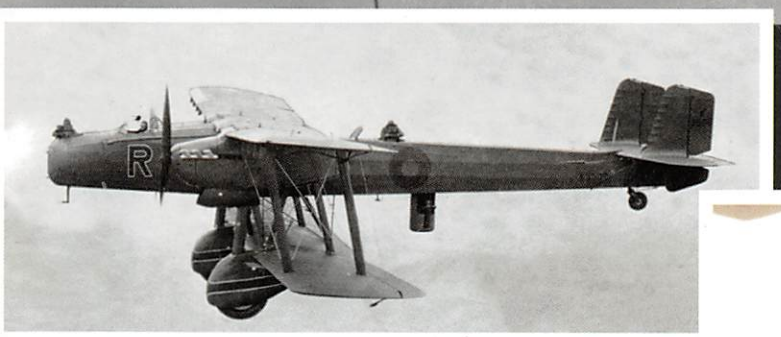
AÉRO JOURNAL

N°31
BIMESTRIEL
JUN – JUL. 03

LA RENAISSANCE DE L'ARMÉE DE L'AIR 1945 - 1950



LES HAWK AMÉRICAINS
(2) DEUX HEURES DE GLOIRE

LE BOMBARDIER FINIT TOUJOURS PAR PASSER
NAISSANCE DU BOMBER COMMAND

VOLS SANS RETOUR

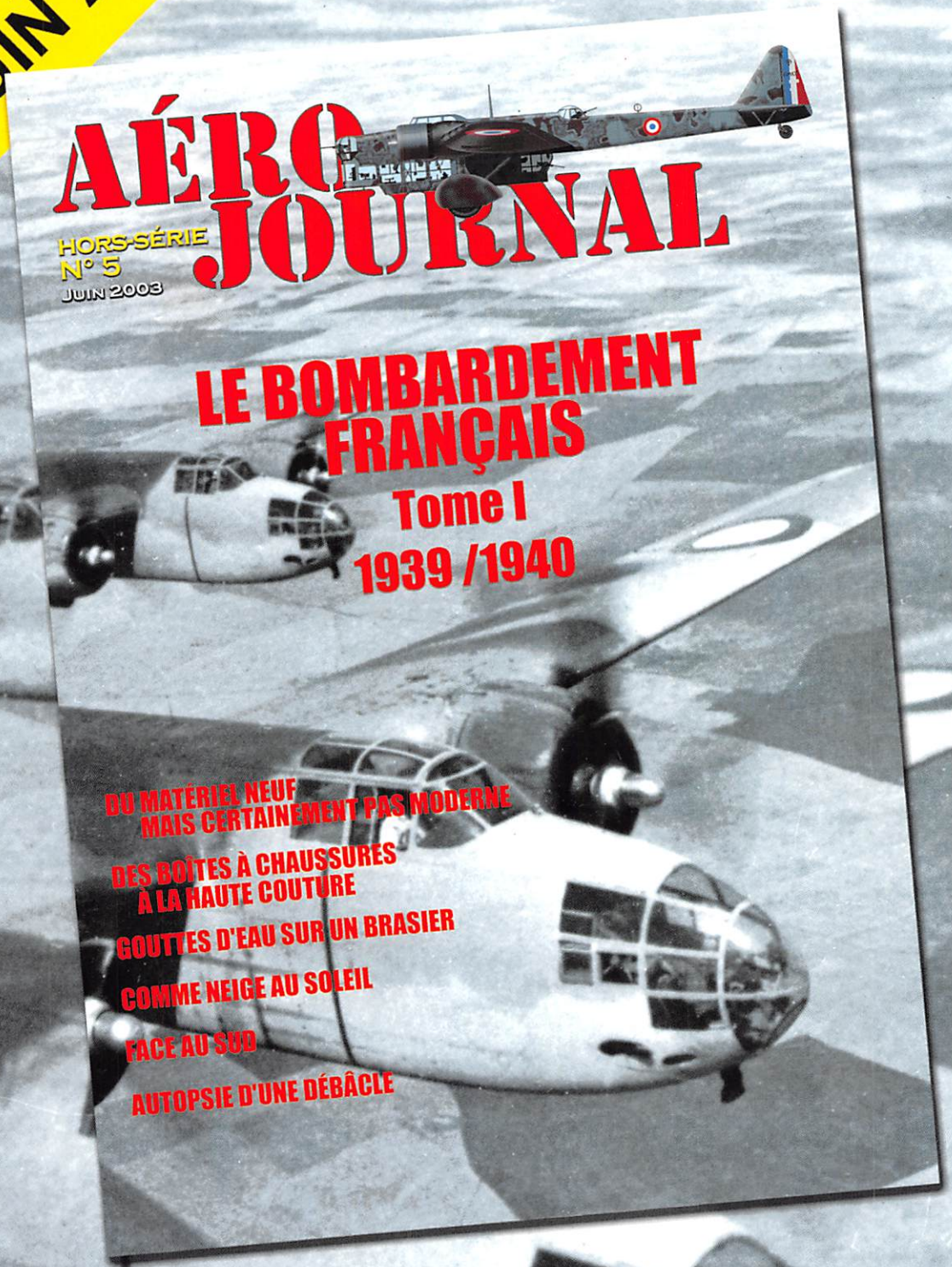
MARAUDER SUR LES BALKANS

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC II/7 (1)

GASTON CHAZARA
UN FAFL CHASSEUR DE SOUS-MARINS

M 04873 - 31 - F: 6,55 € - RD
Belgique, Luxembourg : 7,4o euros
Suisse : 11 CHF

SORTIE
LE 20 JUIN 2003



À la suite de problèmes techniques, nous avons été contraints de repousser d'un mois la sortie du numéro hors-série (n° 5) consacré à l'aviation de bombardement française de 1939-1940. Nous prions nos lecteurs de nous pardonner cet incident indépendant de notre volonté.

Ce numéro hors-série sera disponible dans vos kiosques à partir du 20 juin. Toutefois, vous pouvez aussi vous le procurer directement chez nous, au même tarif, soit 15,50 € (le port est gratuit) – voir en page 74.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

La chasse b...!

La plupart des ouvrages récents consacrés à une période ou à une campagne ne s'intéressent guère qu'à l'action de l'aviation de chasse – et encore, uniquement des unités de monomoteurs. La guerre aérienne se résume donc pour leurs auteurs à des duels entre intercepteurs. Décrire la bataille d'Angleterre, la campagne de France ou « Barbarossa » en se contentant de réconcilier des fichiers Excel de victoires et de pertes de la chasse donne une vision réductrice et biaisée des événements.
L'aviation de chasse n'est qu'une composante d'une force aérienne et, quelle que soit son importance sur le plan tactique ou stratégique, elle ne doit pas faire passer sous silence le rôle des bombardiers, des avions de reconnaissance et des avions de transport.
Oui, mais voilà, pour les auteurs, comme pour la majorité des lecteurs, les combats tournoyants font davantage rêver que les bombes lancées sur des agglomérations urbaines ou les tonnes de fret transportées d'un point à un autre.
Les commerciaux sont aux entreprises ce que les pilotes de chasse sont à l'aviation militaire. Les uns comme les autres raisonnent en objectifs positifs : le nombre de contrats conclus pour les uns, le nombre de victoires revendiquées pour les autres. Les bombardiers représentent en quelque sorte les services comptables des entreprises, ceux qui raisonnent en objectifs négatifs tendant vers un zéro qui ne peut jamais être atteint : zéro perte, zéro erreur. Il est vrai que le seul événement digne d'intérêt dans la description d'une mission de bombardement est la chute d'un appareil abattu par la chasse ou la DCA ennemie. À la limite, une mission qui se termine par le retour de tous les bombardiers à leur terrain n'offre aucun attrait.
Cependant, une force aérienne forme un tout et entreprendre une étude d'une campagne en se limitant à la seule action de l'aviation de chasse revient à regarder l'histoire avec une loupe, magnifiant certains événements à tort et en occultant d'autres parfois plus décisifs. Dans toutes les campagnes, la chasse a eu à affronter non seulement les chasseurs, mais aussi les bombardiers lourds, moyens et légers, en piqué ou horizontaux, les avions de reconnaissance et même les avions de transport de l'autre camp.
Or, à Pearl Harbor, Midway, Stalingrad, Koursk, en Normandie, dans les Ardennes et dans bien d'autres batailles décisives de la Seconde Guerre mondiale, le rôle principal a été tenu par les « services comptables », les obscurs, les sans grades. Il est bon, de temps en temps, de s'en souvenir.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 31 – Juin - juillet 2003

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique :
J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

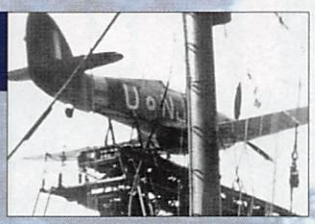
SOMMAIRE

4 La renaissance de l'armée de l'Air
1945 – 1950

C'est un énorme défi que doit relever l'armée de l'Air au sortir de la guerre : technologique, financier et doctrinal.

30 Vols sans retour
Les chasseurs catapultés de la RAF

Pour contrer la menace que font planer les Fw 200 Condor sur leurs convois, les Britanniques imaginent de faire décoller des intercepteurs depuis une catapulte montée sur un cargo. Pour les pilotes, il s'agit d'un vol avec aller simple.

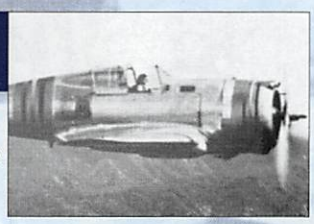


35 Gaston Chazara
Un FAFL chasseur de sous-marins

Gaston Chazara fait partie de ces combattants anonymes qui n'étaient pas des « héros » mais qui, simplement, ont fait leur devoir.

40 Les Hawk américains
(2) Deux heures de gloire

Pour l'US Air Corps, le P-36 sera l'avion qui a raté la guerre. Il ne sera engagé au combat qu'une seule fois, pendant moins de deux heures, au-dessus de Pearl Harbor.



52 Le bombardier finit toujours par passer
La naissance du Bomber Command

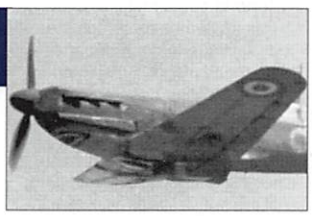
Fondée sur l'idée que le bombardier finit toujours par passer, la doctrine de la RAF va engendrer de graves erreurs stratégiques et des choix discutables qui, à terme, auraient pu se révéler fatals.

60 Marauder sur les Balkans

Équipé en Marauder, le N° 39 *Squadron* de la RAF opère depuis l'Italie, principalement au-dessus des Balkans en appui des partisans yougoslaves.

65 La chasse française (31):
Le GC II/7 (1)

Première partie de l'historique du GC II/7, qui va du 3 septembre 1939 au 25 juin 1940.



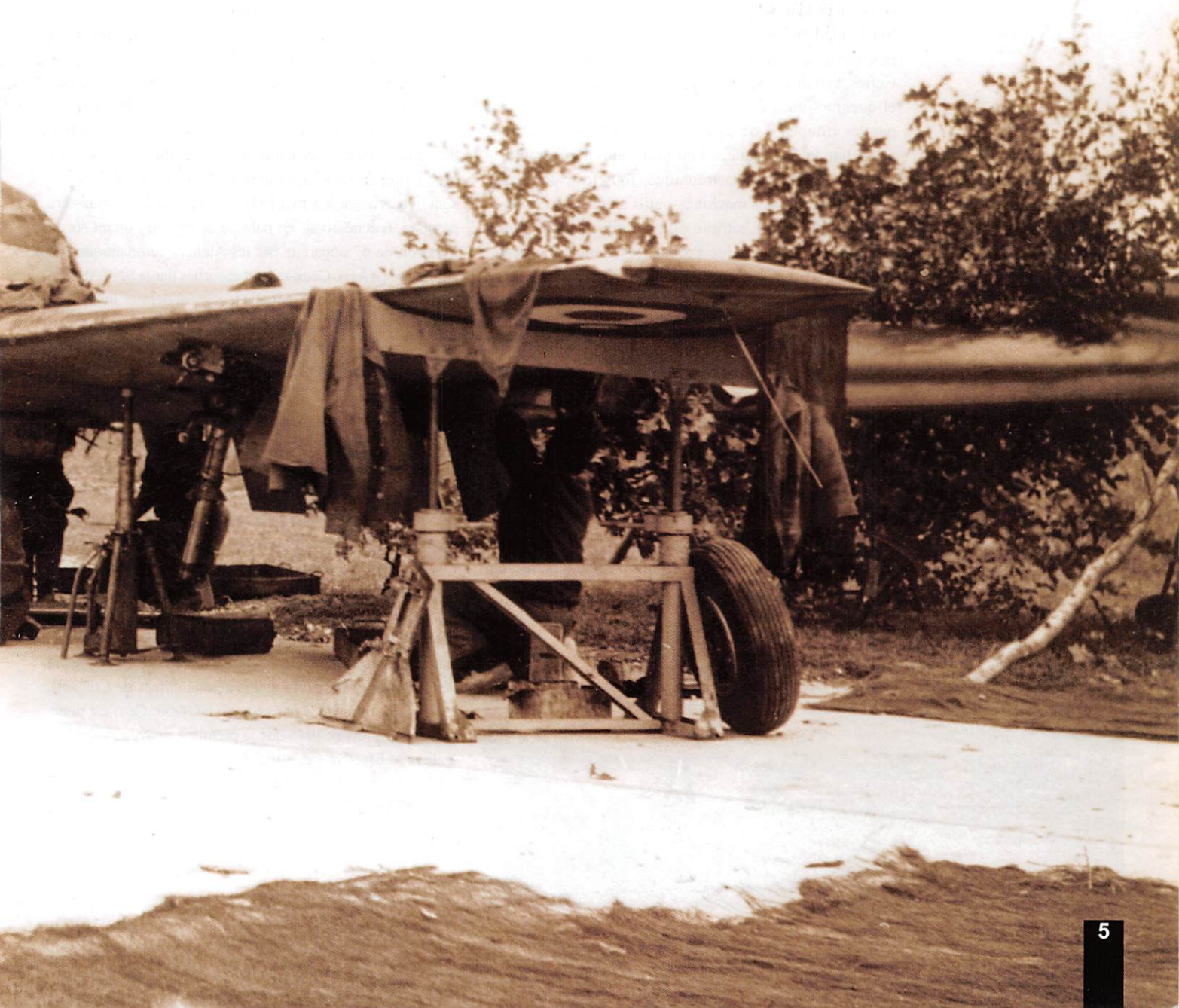
LA RENAISSANCE DE L'ARMÉE DE L'AIR 1945 - 1950

C-J. EHRENGARDT

Ci-dessus :
un Vampire du 2/2 *Alsace* au cours de manœuvres en 1950.

En couverture :
des Vampire du 3/2 *Côte d'Or*. Pour la petite histoire, cette unité avait adopté comme code tactique le code départemental des plaques d'immatriculation des véhicules (« DU »).
Du premier au dernier plans : lieutenant Badet, lieutenant Chevillotte, capitaine d'Abadie d'Arrast et lieutenant Chaput.

À peine la guerre achevée, l'armée de l'Air est confrontée à plusieurs défis : affirmer l'indépendance de la France dans un monde bouleversé, aider à se relever une industrie aéronautique tenue à l'écart du prodigieux bond technologique des cinq dernières années et assurer le maintien de l'ordre dans les lointaines colonies. Il lui faut aussi se préparer aux défis de demain : l'intégration dans l'OTAN et la définition d'une nouvelle doctrine compatible avec ses moyens et la politique étrangère de la France.
Comme si ce n'est pas suffisant, elle doit aussi lutter pied à pied avec les autres armées pour maintenir une indépendance fortement contestée.
Ces cinq années, qui marquent la véritable renaissance de l'armée de l'Air, auront une influence considérable sur le cours des événements et feront de notre aviation et de notre industrie aéronautique ce qu'elles sont aujourd'hui.

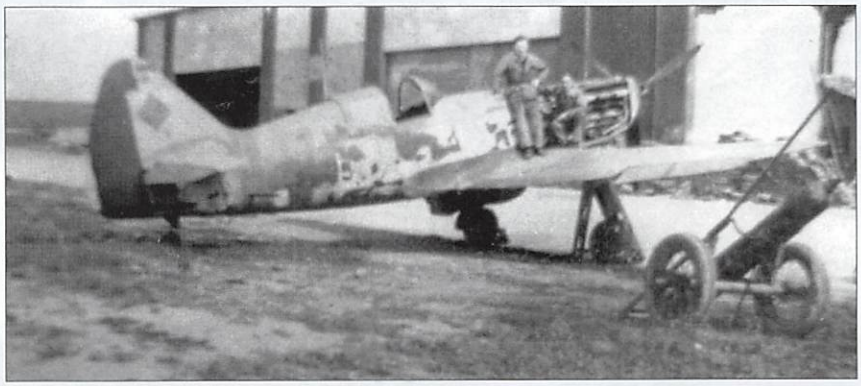


8 MAI 1945, la guerre en Europe est terminée. L'euphorie du moment passée, les Français doivent retrousser les manches pour relever leur pays de cinq années et demie de guerre et quatre années d'occupation. Parmi les secteurs industriels français, c'est sans doute celui de l'aéronautique qui a le plus souffert. Se trouvant dans une situation figée depuis juin 1940, il n'a pas pu bénéficier pleinement de sa restructuration entreprise avec les nationalisations. Pire, la plupart des usines ont été bombardées par les Alliés et les bureaux d'études ont été tenus à l'écart du prodigieux bond technologique qui a marqué cette période. Bien que fondés sur une technologie déjà dépassée, les projets étudiés alors de manière clandestine et les avions fabriqués au profit de l'Allemagne auront pourtant leur utilité comme on le verra plus loin.

En ce qui concerne les avions de combat, l'armée de l'Air est entièrement équipée en matériel étranger : américain, britannique, mais aussi soviétique. Déjà se pose la question du renouvellement. Cependant la grande querelle qui va agiter ministères et états-majors touche surtout à son emploi. Non sans mal et sous la pression des Américains, l'armée de l'Air a arraché son indépendance. Mais, pour combien de temps ?

Sur le plan industriel, les dégâts liés à la guerre ne sont pas aussi importants que l'on aurait pu le craindre. Certes, certaines usines ont été bombardées par les Alliés et quelques-unes ont eu à souffrir des sabotages opérés par les troupes d'occupation avant leur retraite, mais aussi par la Résistance. Pourtant, dans l'ensemble la situation n'est pas catastrophique. Toutefois, une partie non négligeable des machines-outils a été soit transférée en Allemagne, soit détruite ou endommagée par usure, bombardement et même par la Résistance. Le grand souci des troupes d'occupation en Allemagne est de retrouver les quelque 20 000 machines-outils « déportées » entre 1940 et 1944 et de les rapatrier en France. La cueillette est plutôt bonne (environ 20%) et elle s'agrémente même des prises de guerre en provenance des usines allemandes en zone française. Quant au personnel, ses effectifs ont été ramenés de 250 000 personnes en juin 1940 à un peu moins de 50 000 en août 1944.

Les grandes bases aériennes n'ont pas été épargnées non plus, mais les destructions ne touchent que les superstructures. Les Allemands ont laissé derrière eux d'excellentes pistes en béton allant de 1 250 à 2 500 mètres de longueur et les expropriations forcées des terrains alentours permettent d'envisager une extension ultérieure à moindres frais.



Le premier D.520 remis en état à l'usine Morane-Saulnier de Tarbes-Ossun, le n° 548, sera livré au groupe Doret le 23 août 1944.
(Photo M. Garel, courtoisie G. Fruchart)

Assemblage et bricolage

Depuis les accords signés fin juillet 1941 avec l'Allemagne, la plupart des usines de construction aéronautique n'ont pas cessé de tourner. Celles de la zone occupée ont livré des Arado Ar 196 (SNCASO St-Nazaire), Dornier Do 24 (SCAN Les Mureaux), Fieseler Fi 156 (Morane-Saulnier Puteaux), Junkers Ju 52 (SECM Colombes), Messerschmitt Bf 108 (SNCAN Les Mureaux) et Siebel Si 204 (SNCAC Bourges). En contrepartie de cette collaboration, les usines de la zone libre ont été autorisées à fournir du matériel neuf à l'armée de l'Air, principalement D.520 (SNCASE Toulouse) et LeO 451 (SNCASE Ambérieu). Après l'invasion de la zone libre, en novembre 1942, la production s'est poursuivie, mais au profit de la Luftwaffe. En outre, les Allemands avaient implanté eux-mêmes des *Frontreparatur* pour la réparation d'avions de combat (Fw 190A et Ju 88A). Dès le départ des Allemands, les chaînes sont remises en route au bénéfice des combattants français, FFI d'abord, forces aériennes françaises régulières ensuite.

Parmi le matériel de conception française, ce sont surtout les Dewoitine D.520 qui bénéficient de la priorité. Toutefois, leur construction en série ne sera pas reprise, pas davantage que celle des autres appareils de combat de la période 1940-42, tout au moins au profit de l'armée de l'Air. Les D.520 livrés ne sont que des machines reconditionnées ou assemblées à partir d'éléments déjà fabriqués [1].

C'est aussi le cas du Junkers Ju 88A, bombardier dont les forces aériennes françaises ont le plus grand besoin pour libérer le territoire national qui n'est pas sous la juridiction des armées alliées. Seize machines, assemblées de bric et de broc à Toulouse avec des éléments retrouvés sur divers sites, sont livrées avant le 8 mai 1945 [2]. En parallèle, le ministère passe le marché 10/44 en date du 2 octobre portant sur la livraison de 67 appareils par les Ateliers aéronautiques de Boulogne (AAB). Ceux-ci sont absorbés par la SNCASE en septembre 1945, date à laquelle le 83ème et dernier Ju 88A est pris en compte par l'armée de l'Air.

Les Allemands ont installé un atelier de *Frontreparatur* pour Focke-Wulf Fw 190A dans une ancienne carrière à Cravant (Yonne). Après leur départ, les Français y recensent 127 fuselages et 162 voilures en bon état apparent. Il est donc assez tentant de les marier à la bonne centaine de moteurs BMW 801 retrouvés dans des dépôts un peu partout en France, mais surtout dans les grottes de St-Astier (Dordogne). Les Ateliers aéronautiques de Colombes qui prennent en charge la maîtrise d'œuvre, estiment que 125 Fw 190A peuvent être livrés à l'armée de l'Air dans les six mois qui viennent. Les fuselages se présentent en trois versions distinctes, A-4, A-5 et A-8, mais les voilures sont toutes identiques.

L'assemblage commence dès la mi-septembre 1944 sous la dénomination AACr-6 (Ateliers aéronautiques de Cravant), rapidement remplacée par celle de NC-900. Ce n'est pourtant que le 1er mars 1945 que la première machine vole. Les ateliers se heurtent très vite à de nombreuses difficultés. La qualité générale des cellules laisse à désirer. Manifestement, ces appareils n'avaient pas été construits pour durer. Il est vrai qu'à l'été 1944, l'espérance de vie moyenne d'un chas-

[1] Cf Aéro-Journal n° 6.
[2] Cf Aéro-Journal n° 20

seur allemand n'excédait pas trois heures ! Le recyclage hâtif des métaux laisse apparaître des pailles pouvant aller jusqu'à entraîner la rupture d'un longeron sous facteur de charge élevé. Beaucoup de moteurs et de cellules ont été victimes de sabotages de la part des ouvriers français. Très discrets, pour ne pas entraîner de représailles, ces sabotages jouent en fait sur les cotes de tolérance dont l'effet cumulatif peut s'avérer fatal. Ils sont d'ailleurs si discrets que les AACr éprouvent toutes les peines du monde à les déceler.

La lenteur des cadences et le fait que ces appareils soient considérés comme potentiellement dangereux entraînent une réduction de la commande à 65 exemplaires. En octobre, le GC III/5, le célèbre *Normandie-Niémen*, prend en compte ses six premiers NC-900. L'état-major a en effet prévu de remplacer les Yak-3, qui souffrent du manque de rechanges (et aussi du fait qu'ils n'avaient pas été non plus conçus pour durer), par son ennemi le plus farouche. L'initiative est plutôt mal accueillie par les pilotes du « Neu-Neu » et d'emblée le NC-900 souffre d'un déficit total de sympathie. Il a été d'abord envisagé de créer une quatrième escadrille, mais finalement ce sont les 2ème et 3ème escadrilles qui sont transformées. En tout 14 machines sont livrées au III/5 avant la fin de l'année 1945. Toutefois, dès janvier 1946 survient le premier d'une longue liste d'accidents. Certains sont allés jusqu'à soupçonner les pilotes d'avoir volontairement « crashé » leur appareil pour en être débarrassés plus vite. Quoi qu'il en soit, le NC-900 ne reste que dix-huit mois en service où il accumule les déboires et donne la migraine aux mécanos. Les autres exemplaires sont livrés au CEV de Brétigny. Le NC-900 effectue son dernier vol le 22 juin 1949 à l'occasion d'une prise de vue, d'ailleurs ratée, pour le tournage d'un film.

Du neuf avec du vieux

Pour le gouvernement, il est urgent de relancer la construction aéronautique pour plusieurs raisons. D'abord, cette activité a toujours constitué un secteur de pointe, porteur de progrès. Ensuite il faut rapidement et à tout prix fournir du travail aux 50 000 cadres, techniciens et ouvriers de cette branche pour éviter des licenciements et maintenir la paix sociale à un moment où le Parti communiste et sa centrale syndicale reviennent sur le devant de la scène politique.

L'AAB-1 n° 7 a été livré au GB 1/31 *Aunis* le 8 mai 1945. Les AAB-1 montés à Boulogne se distinguent des Ju 88A montés à la SNCASE de Toulouse par l'abandon du camouflage de type Luftwaffe et l'application d'une couche uniforme de vert foncé. Comme l'indique son code tactique, il est le 22ème et dernier Ju 88 livré au GB 1/31, ce groupe ayant numéroté ses avions dans leur ordre d'affectation.
(Collection J. Mutin)

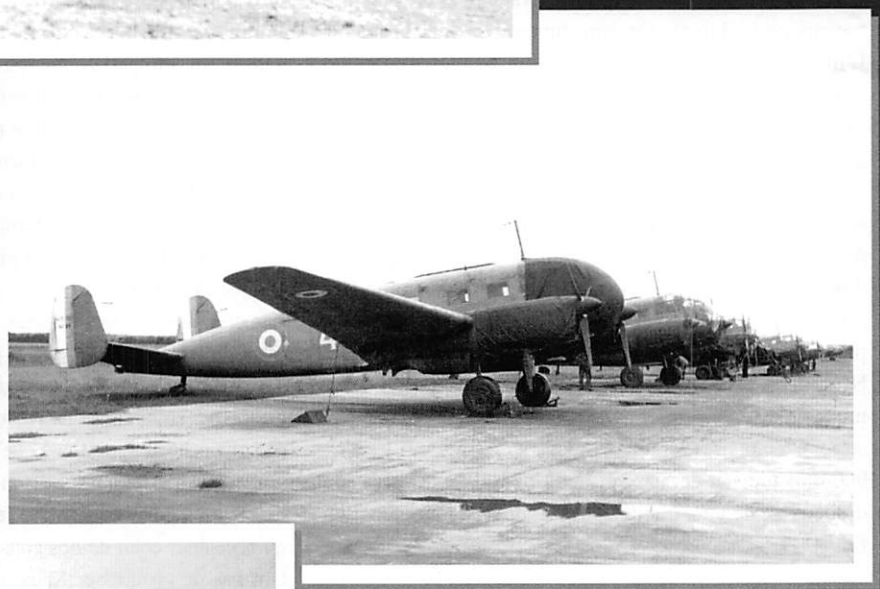
Le 2 septembre 1944 est créé le commissariat à l'Air, confié à M. Fernand Grenier, chapeauté une semaine plus tard par un nouveau ministère de l'Air, dont le portefeuille est attribué à un autre communiste, M. Charles Tillon. Aussitôt, ce dernier passe d'importantes commandes aux industriels portant sur un total de 4 926 avions et 8 828 moteurs. Ce plan, dit « plan 1944-1945 », n'est pas seulement ambitieux, il est irréaliste : comment imaginer livrer en dix-huit mois une quantité double de celle livrée pendant le même laps de temps entre 1938 et 1940, avec une main d'œuvre cinq fois inférieure et 15% de surfaces couvertes en moins ?

Les crédits sont alors affectés à deux secteurs diamétralement opposés : la relance de la production commencée sous l'occupation en faveur de la Luftwaffe et le financement de prototypes entièrement nouveaux. Ces deux mesures ne sont pas mieux accueillies l'une que l'autre. Le gouvernement se voit reprocher de gaspiller son budget en faisant fabriquer des avions périmés dont le retard technologique ne fait qu'accentuer celui de nos constructeurs en ne leur permettant pas de progresser. Mais, il se voit aussi reprocher sa politique des prototypes, dont les effets pervers d'une précédente politique identique sont encore bien présents à l'esprit. Dans les années trente, certains avionneurs ont touché beaucoup d'argent pour présenter des prototypes à l'avenir douteux, dont certains n'ont jamais pu être mis au point et dont très peu ont été honorés d'une commande de série. Cette pratique avait incité les constructeurs à privilégier le court terme au détriment des investissements et c'est à nouveau cette crainte qui ressurgit.

Alignement de NC-900 du GC III/5 *Normandie-Niémen* à Toussus-le-Noble vers 1947.
(Collection J. Bresson)

Pour donner un peu plus de volume aux unités de l'armée de l'Air, les chaînes travaillant pour la Luftwaffe sous l'occupation sont remises en route.
C'est ainsi que sous la dénomination d'AAC-1 Toucan, au moins 416 exemplaires du Junkers Ju 52/3m sont produits en France.
Ils équipent six groupes de transport et un grand nombre de sections de liaisons tant en métropole qu'outre-mer. Le Ju 52 constituera l'épine dorsale de l'aviation de transport pendant les premières années du conflit indochinois.
On voit ici le n° 51 du GT 1/62 *Algérie* à Boufarik en 1949.
(Archives Aéro-Journal)

Le Siebel Si 204 a été produit au profit de la Luftwaffe à l'usine de Bourges de la SNCAC. Interrompues par un sabotage en août 1944, les chaînes sont remises en route après la libération et l'appareil, baptisé Martinet, est proposé en deux versions :
– NC-701 : pointe avant vitrée, moteurs Argus 411 (env. 20 ex.) puis Renault 125;
– NC-702 : pointe avant opaque, moteurs Renault 125.
En tout 350 Martinet sont produits avant la liquidation de la SNCAC en juillet 1949. La plupart sont pris en compte par l'armée de l'Air qui s'en sert comme « avion à tout faire » sous tous les cieux de l'Empire. Les derniers exemplaires seront retirés du service actif en 1964.
Ci-contre, un alignement de NC-701 (au premier plan le n° 25) de l'école de transformation bimoteurs d'Avord en 1946.
(ECPA-D)



Fabriqué aux Mureaux par la SNCAN, le Messerschmitt Bf 108 devient le Nord 1000 Pingouin après la libération. Il sort 67 exemplaires équipés du moteur Argus10E. La production se poursuit avec 67 exemplaires du Nord 1001 à moteur Renault 6Q10 et 152 Nord 1002 à moteur Renault 6Q11.
Ces appareils sont utilisés pour les liaisons.
Ci-contre, le Nord 1000 n° 15 à Pau, début 1945. L'appareil porte les bandes d'identification exigées sur tous les avions français volant en métropole.
(Photo Baget)

Sous l'occupation, le Fieseler Fi 156 est construit par Morane-Saulnier à Puteaux. Après la guerre, sous le nom de Criquet, ce modèle sort en trois versions principales :
– MS.500 : identique au Fi 156C-7 (moteur Argus As 410);
– MS.501 : moteur en ligne Renault 6Q;
– MS.502 : moteur en étoile Salmson 9AB.
D'autres variantes verront le jour ultérieurement.
En tout, 925 avions neufs sont commandés tant pour l'armée de l'Air que pour l'Aéronautique navale.
Le MS.500 est utilisé pour l'observation et les liaisons. Il reçoit le baptême du feu au-dessus des poches de l'Atlantique et sera par la suite une silhouette familière dans le ciel d'Indochine.
On voit ici un MS.502 du GAEL à Buc, en mars 1946.
(Archives Aéro-Journal)

En ce qui concerne la production des ex-modèles allemands, la préoccupation du gouvernement est de fournir du travail à une France à genoux. De toute façon, ce ne sont pas des avions de combat et pour le transport, les liaisons ou l'entraînement, il n'est pas indispensable de fabriquer des avions de haute technologie. C'est ainsi que les Arado 396, Fieseler Fi 156, Junkers Ju 52/3m, Messerschmitt Bf 108, Messerschmitt Me 208 et Siebel Si 204 vont trouver leur place au sein de l'armée de l'Air sous la dénomination respective de SIPA S-10, Morane-Saulnier 500 Criquet, AAC-1 Toucan, Nord N-1000 Pingouin, Nord N-1100 Noralpha (puis Ramier) et NC-700 Martinet. D'autres appareils de conception nationale sont également relancés, comme les Bloch 175T (Aéronautique navale), Caudron Goéland et MS.315.

Entre-temps, le ministère de l'Air est supprimé le 21 novembre 1945. L'armée de l'Air dépend désormais de trois ministères distincts : celui des armées, de l'armement (portefeuille confié à M. Tillon) et des travaux publics et des transports.

La crise industrielle

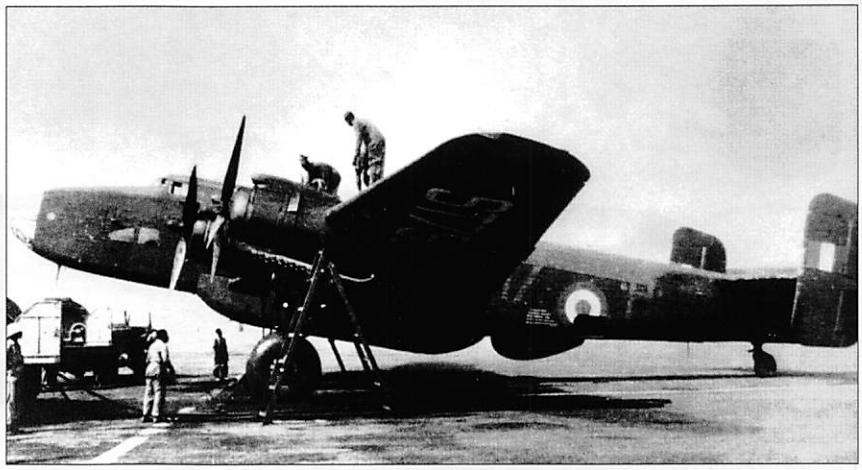
Une véritable manne financière semble promise aux constructeurs qui se lancent dans l'étude et la réalisation de prototypes. L'état passe d'importantes commandes dans le cadre du plan de juillet 1946. Toutefois, celui-ci s'avère trop optimiste et il doit être révisé par deux fois, d'autant que les coûts ne cessent d'augmenter et que l'état-major tergiverse sur le choix de ses programmes. En fait, il n'a pas encore tranché sur la forme que prendra la guerre dans le futur et si les avions de police et de sécurité ont un avenir sûr, celui de l'avion d'attaque au sol SE.2400 Grognard et du bombardier NC.470 reste en balance. En fait, sur les 986 avions en commande en mai 1947, seuls les Dassault Flamant seront construits et livrés.

Cependant, l'industrie aéronautique ne peut survivre sur la seule étude de prototypes. Les embauches massives après la fin de la guerre, les réalisations de prestige [3], les trop petites séries, le prix de revient disproportionné des séries d'avions allemands obèrent la rentabilité des sociétés nationales.

Une grave crise menace d'éclater d'autant que les finances de la France sont à sec et que le conflit qui s'intensifie en Indochine pèse sur les maigres crédits de l'armée de l'Air. Au milieu de l'année 1947, la situation devient si grave que le général Piollet, chef d'état-major de l'armée de l'Air, informe son ministre que le stock des rechanges est si bas (il n'existe plus aucune pièce pour les moteurs Rolls-Royce Merlin) qu'il faut s'attendre à un arrêt des vols dans un futur proche. Pour maintenir les Toucan existants en état de vol, le ministre fait arrêter l'assemblage des avions neufs et fait livrer les éléments comme rechanges aux ateliers.

De son côté, le gouvernement envisage de manière très sérieuse la cessation des fabrications d'armement. Les répercussions d'une telle décision seraient si catastrophiques, notamment en matière d'emploi, que le gouvernement change ses plans et pousse l'industrie aéronautique à diversifier sa production dans le domaine civil.

[3] Le premier avion à réaction français, le SO.6000 Triton, vole le 11 novembre 1946, mais ce n'est qu'un appareil expérimental sans avenir direct.



Un Halifax Mk. VI (ST795) du GB 2/21 *Guyenne* probablement lors d'une mission de transport sur Dakar. L'appareil est équipé d'un volumineux panier ventral, mais a conservé son radar H2S ou tout moins son radome. (Collection G. Fruchart)

La SNCASO se met à fabriquer des réfrigérateurs, des maisons démontables, la SNECMA des bicyclettes, la SNCAN des cuisinières, entre autres... Cette mesure n'est pas une grande réussite et en tout cas insuffisante pour remédier à la crise financière.

Ce sera la Guerre froide qui volera au secours de l'industrie aéronautique française.

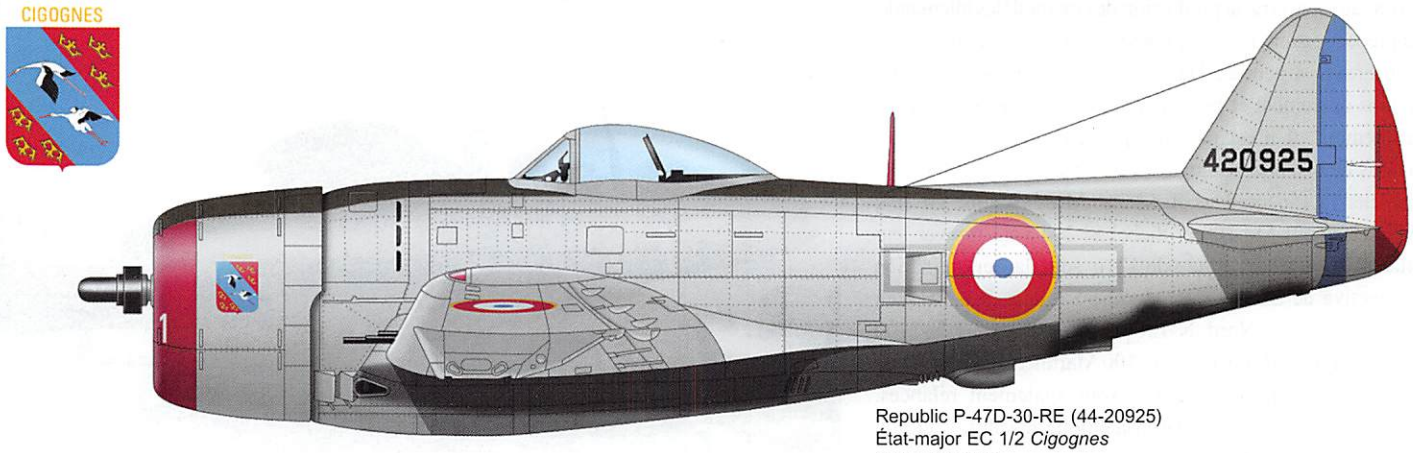
Le rêve d'indépendance

Il est évident au sortir de la Seconde Guerre mondiale que Hiroshima a changé la donne. Le bombardier stratégique doté de l'arme nucléaire semble désormais en mesure de réaliser le rêve de Douhet : gagner la guerre à lui seul.

L'armée de l'Air émerge du conflit avec seulement deux groupes de bombardiers lourds, déjà anciens et fatigués. Sur le plan financier, il apparaît illusoire de penser à les remplacer par des modèles récents en nombre suffisant pour rendre cette force crédible. Par ailleurs, la France ne possède pas la bombe atomique et elle devra encore l'attendre quelques années. La sagesse veut donc qu'elle se range sous le « parapluie aérien » que les Américains déploient en Europe occidentale, alors que s'accroît la tension entre les États-Unis et l'Union Soviétique.

Or, le bombardement stratégique a toujours été jusqu'ici le cheval de bataille des « indépendantistes ». Puisqu'il lui est dénié par les dures réalités économiques du moment, l'état-major Air redéploie sa stratégie vers la maîtrise de l'air pour affirmer son indépendance vis-à-vis des autres armées. Cette profession de foi fait fi d'un certain nombre de consi-

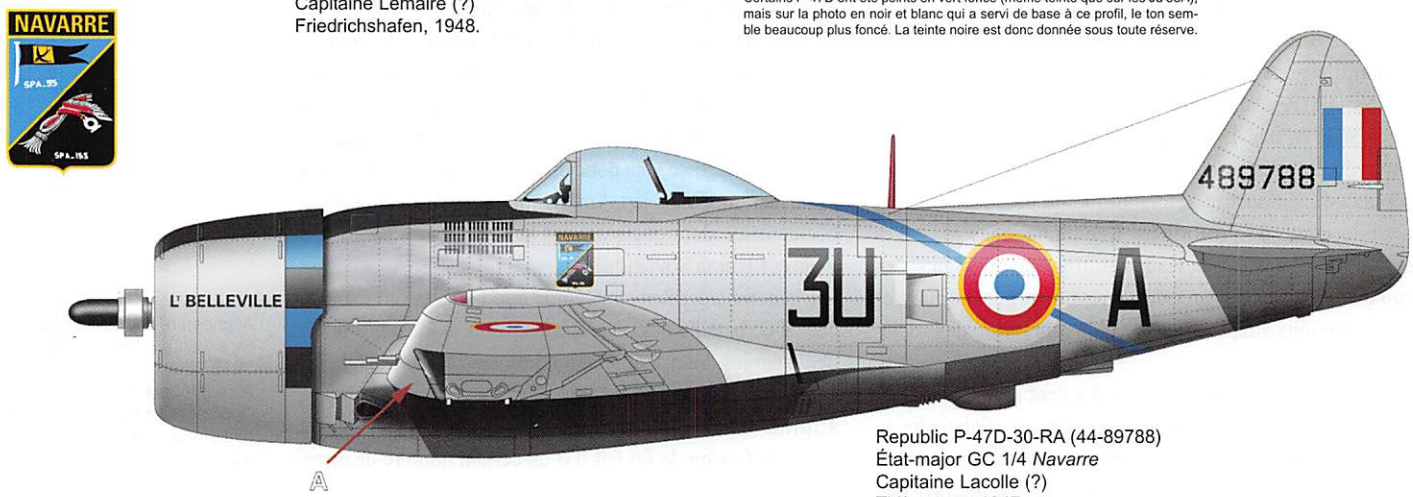
Alignement des Spit de la 1ère escadre à Oran-La Sénia en 1947. À cette époque, le Spitfire reste l'avion de combat le plus important sur le plan numérique (Collection J. Mutin)



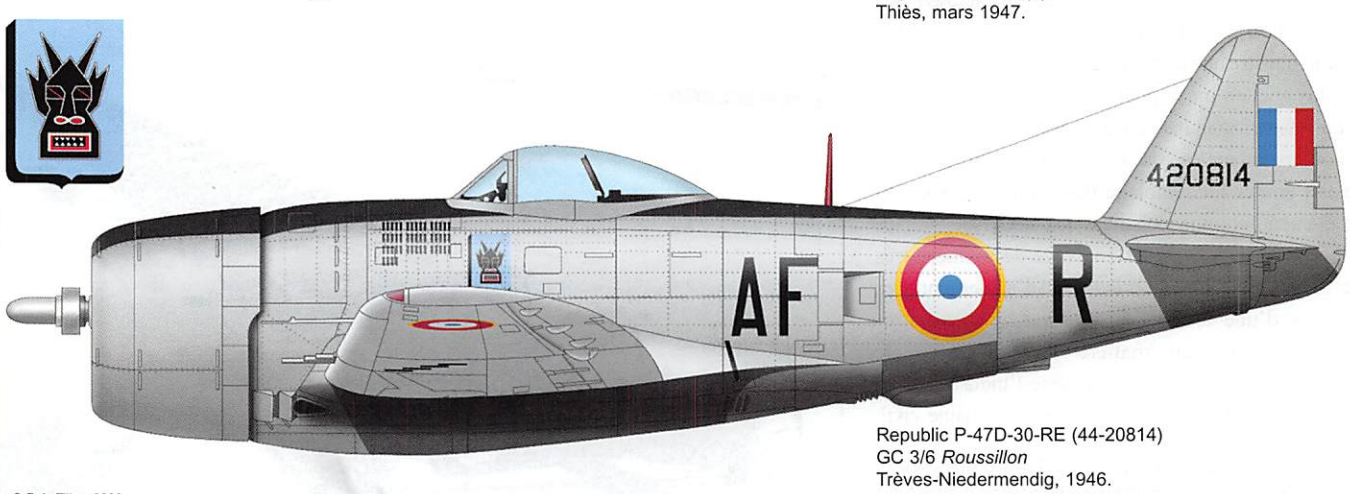
Republic P-47D-30-RE (44-20925)
État-major EC 1/2 *Cigognes*
Capitaine Trulla
Coblence-Andernach, 1948.

Republic P-47D-30-RE (44-20659)
État-major EC 2/2 *Alsace*
Capitaine Lemaire (?)
Friedrichshafen, 1948.

Certains P-47D ont été peints en vert foncé (même teinte que sur les Ju 88A), mais sur la photo en noir et blanc qui a servi de base à ce profil, le ton semble beaucoup plus foncé. La teinte noire est donc donnée sous toute réserve.



Republic P-47D-30-RA (44-89788)
État-major GC 1/4 *Navarre*
Capitaine Lacolle (?)
Thiès, mars 1947.



Republic P-47D-30-RE (44-20814)
GC 3/6 *Roussillon*
Trèves-Niedermendig, 1946.

© P-A. Tilley, 2003

dérations. Ses appareils de combat sont tous de type ancien et d'origine étrangère. Le « Lend-Lease » s'achevant prématurément sur ordre de Truman [4], les Français doivent choisir entre payer les avions qu'ils possèdent ou les rendre. Même si Américains et Britanniques font cadeau d'un certain nombre d'appareils, parce qu'ils les considèrent comme périmés, ils présenteront la facture pour les rechanges et les moteurs – une autre coupe dans un budget déjà serré. L'aviation française se trouve donc totalement dépendante de ses alliés qui peuvent à tout moment couper le robinet des rechanges et réduire le potentiel de l'armée de l'Air à néant. Il est manifeste que l'industrie aéronautique française ne sera pas en mesure de proposer des avions de combat performants avant plusieurs années et qu'il faudra à court terme se résoudre à acheter les avions et les licences de construction que nos alliés voudront bien nous vendre. Sur le plan politique, la France est intégrée au dispositif allié, dominé économiquement et militairement par les États-Unis. Bien que les Français aient la mauvaise manie de jouer aux francs-tireurs, leur marge de manœuvre est faible. C'est dans ce contexte très particulier que le général Bouscat, qui retrouve son poste de chef d'état-major fin février 1946, doit affronter l'hostilité du général Juin. Leur conflit ne date pas d'hier, puisqu'il remonte à l'été 1944, quand Juin, qui venait d'être nommé chef d'état-major de la Défense nationale, avait manifesté sa volonté de remettre en cause l'indépendance des forces aériennes françaises que la Terre avait dû concéder sous la vive pression des Américains. L'armée de Terre avait fait le gros dos jusqu'à la fin des hostilités, mais la situation nouvelle créée par le retour à la paix voit les vieux antagonismes remonter à la surface. Aux exigences de la Terre qui réclame que l'aviation soit mise au service des troupes terrestres, Bouscat réplique qu'en cas de nouveau conflit la France aura à se battre seule le temps que les renforts américains arrivent et que la supériorité aérienne doit être sa principale mission. De manière optimiste, il déclare que les P-47 Thunderbolt peuvent tout aussi bien être employés comme chasseurs-bombardiers et comme avions de supériorité aérienne [5]. C'est faire peu de cas du fait que l'USAAF a renoncé depuis plus d'un an à faire endosser ce rôle au P-47, désormais relégué en seconde ligne et bientôt proposé à l'export aux nations les moins fortunées. C'est aussi occulter le fait que la RAF, l'USAAF et l'US Navy ont déployé d'importants effectifs tant en Europe occidentale qu'en Méditerranée pour parer dans les plus brefs délais à toute menace. De toute évidence, la position de Bouscat est intenable.

Un rapport en forme de guillotine

Ce conflit débouche sur la création d'une commission présidée par le général Guyot qui commence ses consultations en avril 1946. Ce sont deux dogmes qui s'affrontent, mais celui de l'Air ne résiste pas aux réalités économiques et géopolitiques du moment. Le 2 juillet, les conclusions du rapport tombent comme un couperet. L'armée de l'Air n'a pas les moyens de ses ambitions et ne les aura pas avant au moins une décennie. Elle doit donc faire porter son effort de rééquipement sur une force aérienne adaptée aux besoins de la Terre et à ceux du maintien de l'ordre dans les colonies et doit développer une flotte permettant de transporter rapidement hommes et matériel au gré des besoins. La commission épouse donc les thèses du général Juin et recommande que la protection des territoires d'outre-mer constitue la mission principale de l'Air, ce qui lui permet de balayer la question de la supériorité aérienne et d'occulter celle de l'aviation stratégique.

Cette vassalisation de l'armée de l'Air aux forces terrestres est mal vécue par les principaux responsables de l'Air. Non seulement ce rapport consacre un véritable retour en arrière, mais il place l'Air dans une situation d'assujettissement encore plus étroite qu'en 1939. Le général Bouscat refuse d'entériner ce rapport. Sentant sans doute le coup venir, il a dès avril 1946 lancé ses propres travaux sur une nouvelle doctrine. Remplacé en septembre 1946 par le général Gérardot, il n'en voit pas les conclusions qui sont déposées deux mois plus tard.

Elles n'ont rien de révolutionnaire, l'Air s'entêtant à affirmer que son rôle est à la fois la recherche et le maintien de la supériorité aérienne et la destruction des centres vitaux de

Les unités ayant reçu un code tactique allié en 1945 continuèrent à le porter encore quelque temps, comme on le voit ici.

Ci-dessus :
alignement du GC 2/4 *Lafayette* à Coblence vers 1947.

En haut :
un appareil du GC 1/4 *Navarre* photographié à Salon-de-Provence à l'été 1946.

Ci-dessous :
à son retour d'Indochine, le 2/2 *Alsace* reprend son code fétiche qu'il conservera sur ses Vampire jusqu'à ce que l'état-major mette un peu d'ordre dans la maison.
(Collection J. Mutin)

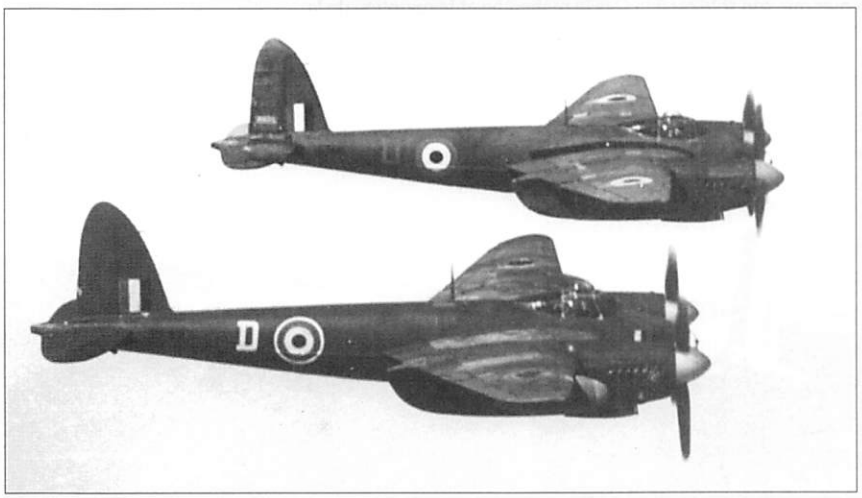
[4] Cf Aéro-Journal n° 24.
[5] Paradoxalement aucune unité sur P-47 n'est alors affectée à la défense aérienne du territoire !

l'ennemi, une sorte de doctrine douhetienne remise au goût du jour. Pour accomplir cette mission, l'Air demande une forte croissance de l'industrie aéronautique française, soutenue par une politique énergétique permettant de l'affranchir de la dépendance à ses sources actuelles d'approvisionnement. Cette conception brille par son absurdité, la France ne disposant pas des moyens budgétaires de recréer une 8th *Air Force*, ni de la technologie pour se doter de l'arme atomique et de son vecteur avant au moins deux décennies. De la guerre qui vient de s'achever, l'Air a tiré comme enseignement que les forces terrestres doivent assumer le rôle primordial et que la victoire ne peut être obtenue que par une totale interdépendance de toutes les armes. Ce qui ne l'empêche pas de refuser de consacrer la majorité de ses forces à la coopération avec les troupes terrestres ni de réclamer un budget à la hauteur de ses visées stratégiques. Si l'éventualité d'une nouvelle guerre mondiale semble écartée pour un moment – bien qu'en la matière, il n'y ait aucune certitude, le rapport estime que les forces armées françaises peuvent être impliquées dans des conflits limités et que, dans ce cas, la recherche de la maîtrise de l'air deviendra une nécessité absolue.

Ce ne sera qu'un combat d'arrière-garde. La démobilisation entreprise après que l'état de guerre a officiellement cessé d'exister en date du 1er juillet 1946, fait chuter les effectifs de manière spectaculaire (de 115 000 à 59 000 en un an). Passe ainsi à la trappe le plan démesuré de 170 000 hommes pour 108 groupes, dont 6 de bombardement lourd, proposé aux Américains par le général De Gaulle et, fait étrange, entériné par eux en 1945. À la mi-46, l'armée de l'Air dispose tout juste du personnel suffisant pour entretenir 26 groupes.

Un Mosquito FB.6 (TE794) du GC 2/6 *Normandie-Niémen* à Rabat-Salé en 1948. Cette unité prestigieuse ne sera décidément pas gâtée côté matériel... (SHAA)

L'année 1946 est donc celle de la cruelle désillusion des dirigeants de l'Air qui, enfermés dans leur tour d'ivoire, n'ont su lire ni le présent ni l'avenir et n'ont rien compris aux réalités économiques d'un pays exsangue, frappé par le rationnement des produits de première nécessité, et qui a plus besoin de lait que de bombardiers stratégiques. Ils n'ont pas compris non plus que la France, en tant que puissance militaire, n'existe plus face à l'hégémonie américaine, que leur pathétique agitation n'est qu'une tempête dans un verre d'eau et que la place de la France dans le concert des grandes nations n'est qu'un simple strapontin arraché de haute lutte par la seule stature du général De Gaulle.



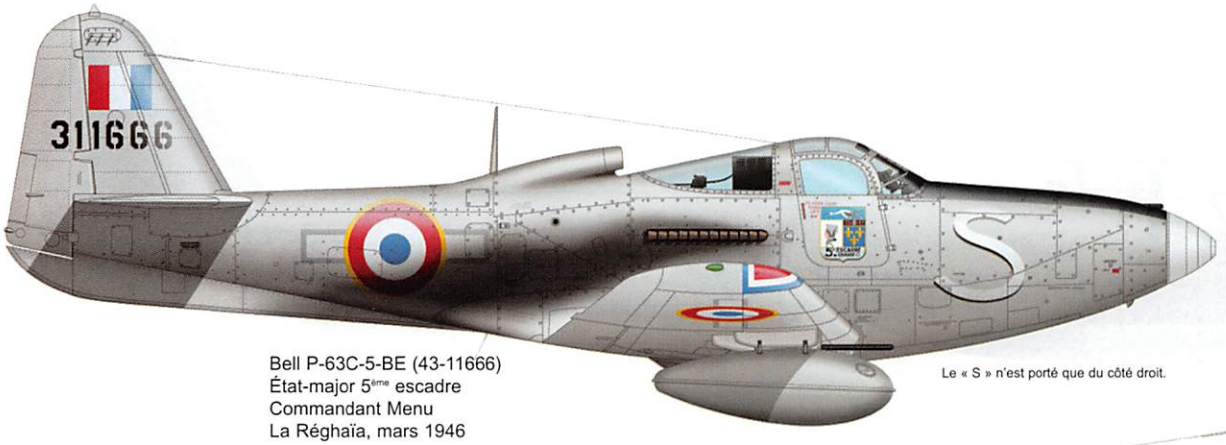
Deux Mosquito PR.16 du GR 1/31 *Lorraine* (RF997 au premier plan et RG141 derrière). Les PR.16 seront interdits de vols à deux reprises en 1948 à la suite d'accidents mortels (dont celui survenu au commandant Dalemont, commandant le groupe) imputables à une défaillance mécanique. (CT Air)

Mais, déjà, dans cet univers instable apparaissent les premières fractures : l'Indochine, puis Madagascar.

Le temps des réorganisations

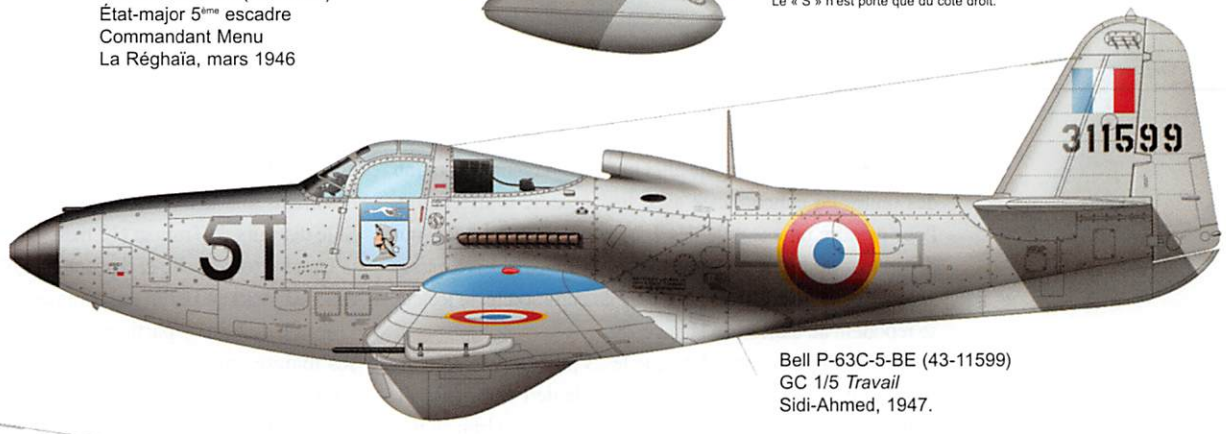
La situation en Extrême-Orient inquiète le gouvernement français. En août 1946, celui-ci adopte les conclusions du rapport Guyot et fixe donc la protection de l'Empire comme la mission principale de l'Air, ce qui est confirmé par le Président du Conseil le 3 avril 1947. Le général Piollet, qui a remplacé Gérardot comme chef d'état-major, signe le 12 mai 1947 une instruction générale sur l'emploi des forces aériennes en temps de paix. S'il n'a rien de novateur, puisqu'il reprend les thèses de Bouscat, ce document manifeste, cependant, le souci de placer l'armée de l'Air dans une situation lui permettant d'intervenir dans les plus brefs délais et en masse sur tout territoire (y compris l'Allemagne et l'Autriche) contrôlé par la France.

Ces deux mesures, celle d'août 1946 et celle de mai 1947, entraînent une importante réorganisation de l'armée de l'Air qui donne naissance à deux grands commandements opérationnels, la DIVAR (division aérienne), faisant suite au 1er corps aérien français et regroupant les unités basées en Allemagne, et la DAT (défense aérienne du territoire). Un troisième grand commandement existe depuis le 20 juin 1945, il s'agit du GMMTA (groupement des moyens militaires de transport aérien). En fait, aucun n'aura d'existence légale avant le décret de... 1953.

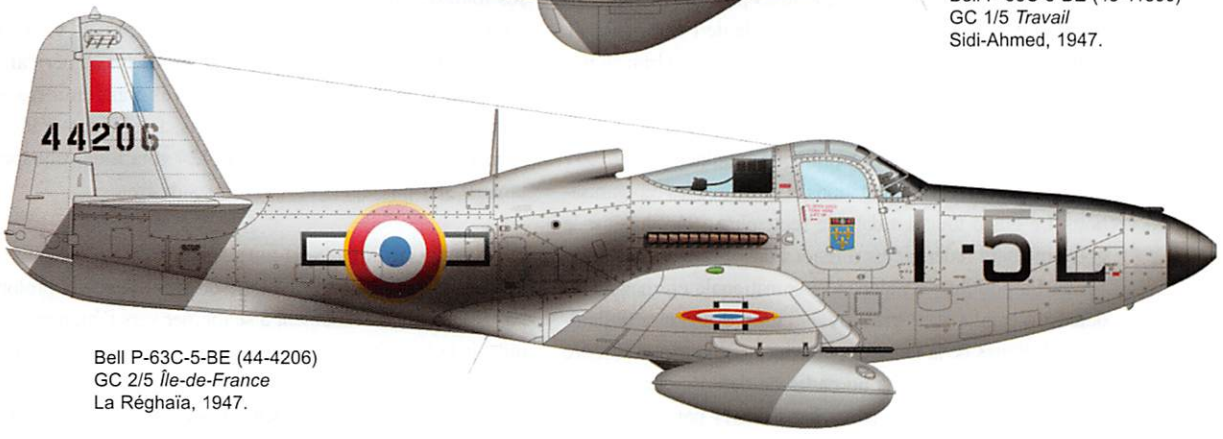


Bell P-63C-5-BE (43-11666)
État-major 5ème escadre
Commandant Menu
La Réghaïa, mars 1946

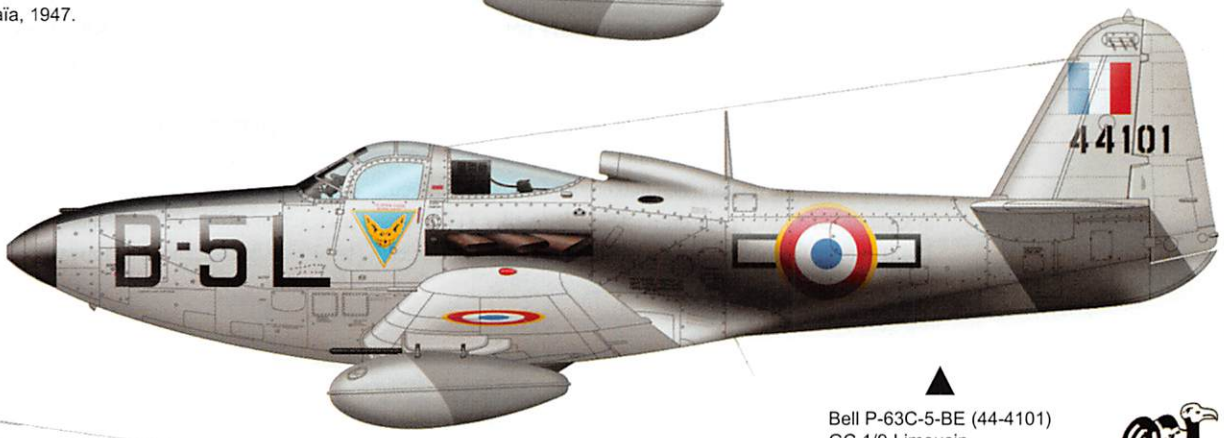
Le « S » n'est porté que du côté droit.



Bell P-63C-5-BE (43-11599)
GC 1/5 *Travail*
Sidi-Ahmed, 1947.

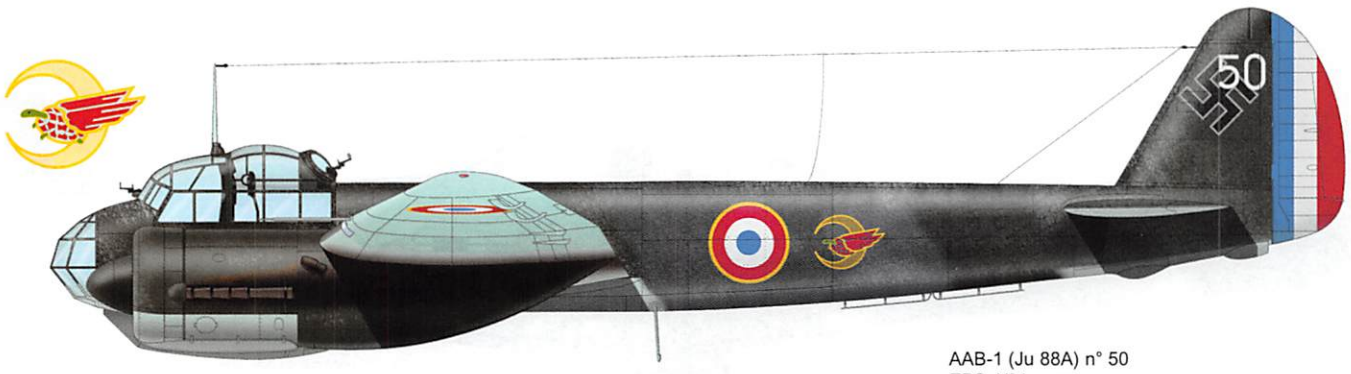


Bell P-63C-5-BE (44-4206)
GC 2/5 *Île-de-France*
La Réghaïa, 1947.



Bell P-63C-5-BE (44-4101)
GC 1/9 Limousin
La Réghaïa, 1946.

© P-A. Tilley, 2003



AAB-1 (Ju 88A) n° 50
EPS 1/81
Sidi-Ahmed, début 1946.

© P-A. Tilley, 2003

Les escadres sont profondément remaniées en date du 1er juillet 1947, avec comme effet immédiat la renumérotation des unités en concordance avec leur escadre d'affectation. Pour prendre un exemple, les 1/7 *Provence* et 2/7 *Nice*, qui dépendent de la 1ère escadre, sont respectivement rebaptisés 1/1 *Provence* et 2/1 *Nice*. Pour plus de commodité, le lecteur se reportera au tableau de la page 28.

On signalera pour l'anecdote que le 23 juin 1949 le secrétariat d'État à l'Air entérine une demande de l'état-major de remplacer le terme de groupe par celui d'escadron, « *par similitude avec l'unité anglaise du même type qui s'appelle* Squadron. »

L'évolution de la situation géopolitique entraînera, entre 1947 et 1950, de nouvelles orientations et de nouvelles réorganisations. Le grand tournant date de septembre 1948, lorsque le gouvernement redéfinit les missions des forces armées françaises. La politique d'indépendance nationale en matière de défense s'étant avérée irréaliste en raison des graves difficultés budgétaires de la France, il convient maintenant d'inscrire l'action des armées dans un cadre de défense européenne. C'est un virage à cent quatre-vingts degrés par rapport aux missions définies par le Président du Conseil en avril 1947, qui plaçait le maintien de l'intégrité des territoires de l'Union en première position. C'est aussi le premier coup de frein à l'engagement français en Indochine.

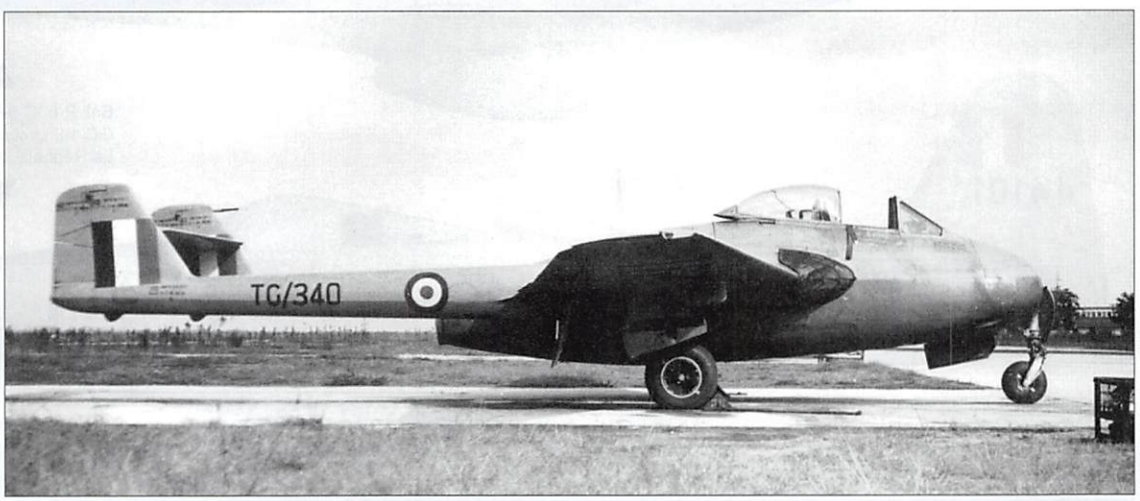
Signataire du traité bilatéral de Dunkerque (4 mars 1947) avec la Grande-Bretagne, puis du pacte de Bruxelles (17 mars 1948) avec la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, la France comprend que l'Europe occidentale n'a plus rien à craindre de l'Allemagne, mais qu'elle est désormais sous la menace d'une invasion soviétique.

Si le discours de Truman (12 mars 1947) marque le début de la Guerre froide, celle-ci devient tangible pour les Européens avec le blocus de Berlin qui commence le 24 juin 1948.

L'armée de l'Air y participe de manière symbolique avec ses maigres moyens : les Toucan du *Maine*, un C-47 du *Touraine* et « le » C-54 du GLAM. Les braves vieux Ju 52 encombreront plus qu'ils n'aideront les Américains, contraints de leur créer des fenêtres particulières en raison de leur lenteur... Néanmoins, les avions français n'en effectueront pas moins de 424 rotations, transportant 10 367 passagers et 856 tonnes de fret.

La coopération franco-britannique

En décembre 1947, l'échec patent de la politique des prototypes amène le gouvernement à se tourner vers l'étranger pour obtenir la fourniture immédiate d'avions de combat modernes, ainsi que la licence pour une production nationale. Quatre types sont retenus, deux Américains, le Lockheed P-80 Shooting Star et le Republic F-84 Thunderjet, et deux Britanniques, le Gloster Meteor et le de Havilland Vampire. Si les deux premiers sont les plus prometteurs, ils sont beaucoup trop chers et les États-Unis sont réticents à céder la licence à la France. Le Meteor est également rejeté, car il ne peut accepter les réacteurs Rolls-Royce Nene, dont Hispano-Suiza a obtenu la cession de la licence de fabrication.



Le TG340, l'un des tout premiers Vampire Mk. 1 prêtés par la RAF pour la transformation des pilotes français à Mont-de-Marsan. L'appareil est peint en gris-bleu clair dessus et gris-bleu foncé dessous. (Collection Faure)

Il ne reste donc plus que le Vampire, sans aucun doute le moins performant et le moins évolutif. Son choix est d'autant plus inquiétant pour l'armée de l'Air qu'il s'agit plus d'un avion d'appui tactique que d'un intercepteur, comme l'est le Meteor. En septembre 1948, la décision est prise par le chef d'état-major, le général Léchères, bien qu'il se rende compte que désormais l'armée de l'Air va devoir privilégier la coopération avec l'armée de Terre et abandonner, tout au moins pendant un temps, sa doctrine de supériorité aérienne.

Non sans d'âpres négociations, la Grande-Bretagne accepte la demande française. Le gouvernement britannique offre même de prêter gratuitement sous un mois 30 Vampire Mk. 1 pour que commence sans tarder l'instruction des pilotes français. Cependant, le gouvernement décline l'offre en arguant qu'il ne dispose pas assez de devises pour payer les rechanges !

Le 18 février 1949, un contrat est signé pour la livraison de 15 appareils complets et 67 autres à assembler par la SNCASE. Cette vente est assortie de la cession de la licence pour la production intégrale à Marignane de 120 autres appareils. En attendant, le gouvernement britannique accepte de prêter 120 Vampire provenant des stocks de la RAF pour instruire les pilotes et former les premières unités. Cette fois, les budgets sont débloqués pour payer les rechanges !

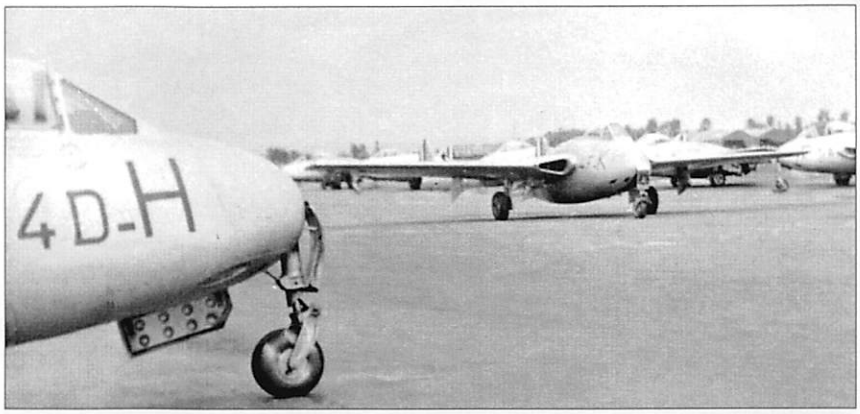
En tout, 326 Vampire de type FB. 5 sont pris en compte par l'armée de l'Air. Ils sont tous équipés du réacteur Rolls-Royce Goblin II. La SNCASE doit produire une version spécifique, équipée du réacteur Hispano-Suiza Nene (et d'un siège éjectable construit par la SNCASO), offrant près de 70% de poussée supplémentaire, baptisée Mistral. Les premiers exemplaires seront livrés en mai 1952.

Le 25 septembre 1948, le 1/2 *Cigognes*, rapatrié à Dijon depuis juin, détache 14 pilotes au CTAR 118 (centre de transformation sur avion à réaction) de Mont-de-Marsan où arrivent les premiers Vampire quelques semaines plus tard. Le 2/2 *Alsace* est transformé à partir de juin 1949. Le dédoublement de ces deux escadrons permet de former les 3/2 *Côte d'Or* et 4/2 *Coq Gaulois* en date du 1er octobre 1949. Ce dernier n'aura qu'une existence éphémère, puisqu'il sera dissous dès avril 1950.

En décembre 1949, les quatre escadrons de la 4ème sont à leur tour transformés sur Vampire, suivis par les deux escadrons de la 3ème escadre dans le courant de l'année 1950.

Cette transaction n'est ni la première ni la dernière que la France négocie avec la Grande-Bretagne. Déjà, lors de la liquidation des comptes de la guerre le 30 novembre 1945, date à laquelle les unités françaises sous commandement britannique ont été réintégrées dans l'armée de l'Air, un grand nombre d'avions ont changé de mains. Outre un « certain nombre » de Spitfire, évalué *grosso modo* à 400 machines [6], la France récupère entre 1945 et 1948 près de 170 Wellington, une cinquantaine de Halifax, à peu près autant de Hurricane Mk. II, au moins 210 Mosquito (TT. 3, FB. 6, PR. 16 et NF. 30), plus de 220 Anson, ainsi que de nombreux avions d'entraînement et de liaisons, jusqu'à l'Avro York du général De Gaulle, et 10 Fairey Barracuda Mk. III pour l'escadrille « spéciale » ELA 56 *Vaucluse*.

[6] Malgré les tentatives de nombreux chercheurs, il n'a pas été possible de dresser un inventaire précis des avions cédés par la RAF. En ce qui concerne les Spitfire, pour ne prendre que cet exemple, des dizaines d'appareils ont été récupérés dans les dépôts britanniques tant en Allemagne qu'en Afrique du Nord sans que ces « cessions » aient été officialisées.
Il en va de même pour les P-47 et les B-26 Marauder américains, dont le nombre d'exemplaires en service est supérieur à celui des contrats officiels.



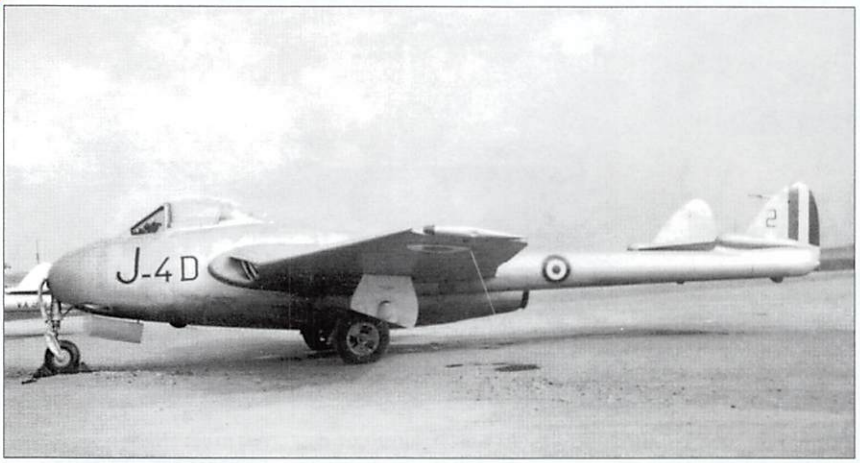
À la fin des années quarante, les codes tactiques sont laissés à l'appréciation des commandants d'escadre et la plus grande fantaisie règne.
On voit sur ce cliché, à gauche, un Vampire du 1/4 *Dauphiné* et au roulage un du 3/4 *Flandre*, dont la lettre correspondant à l'escadron est l'initiale du nom de leur province (« D » pour Dauphiné et « F » pour Flandre), tandis qu'à l'extrême droite stationne un appareil du 1/2 *Cigognes* (« 5A-F ») dont le code n'est autre que celui que ce groupe portait au sein de la 2nd TAF pendant la guerre.
(Collection J. Mutin)

OTAN EN EMPORTE LE VENT

De ce que l'on a appelé la *Western Union*, matérialisée par le pacte de Bruxelles, la politique de défense européenne va trouver un soutien de poids avec l'entrée en jeu des États-Unis. C'est tout d'abord l'aide économique apportée aux nations d'Europe de l'Ouest sous la forme du « plan Marshall », mais c'est surtout l'intégration des forces militaires européennes dans une structure plus vaste et surtout plus riche : l'OTAN (organisation du traité de l'Atlantique

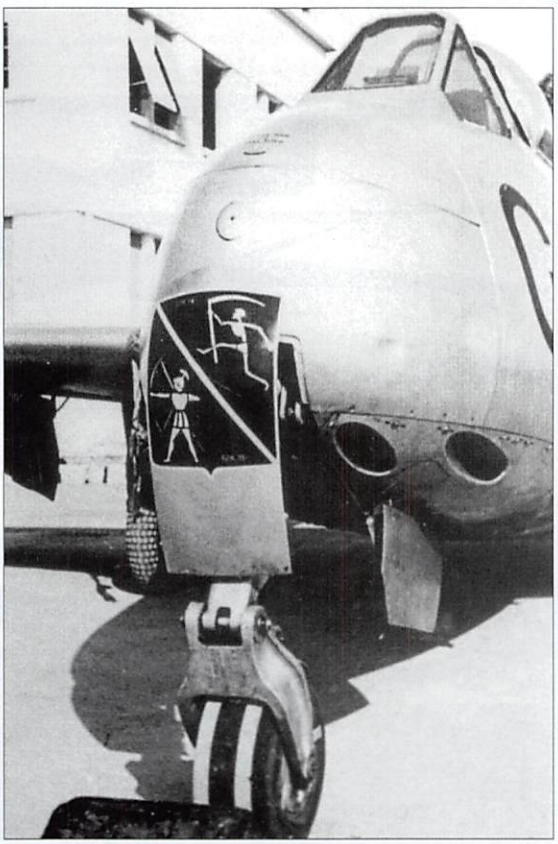
Ci-dessous :
un oiseau rare, un Vampire (VX951) du 4/2 *Coqs gaulois* à Dijon au cours de l'hiver 49/50. Cette unité aura une existence éphémère : six mois.

En bas :
un FB.5 du 2/2 *Alsace* à Dijon vers 1950.
Il est à noter que sur la plupart des Vampire les insignes étaient portés sur la trappe de train avant.
(Collection J. Mutin)



Le deuxième Vampire produit par la SNCASE à partir des sous-ensembles fournis par de Havilland, ainsi que l'atteste le numéro de série peint sur la dérive.
L'appareil porte les couleurs de l'EC 1/4 *Dauphiné*.
Lorsque le premier Vampire « français » vole en janvier 1950, le type est déjà obsolète sur le plan technologique.
(Collection J. Mutin)

Nord). Le traité, signé à Washington le 4 avril 1949 entre dix pays, dont les USA et le Canada, et ratifié par le Parlement français fin juillet, entre en vigueur le 24 août.
Cependant, dès le lendemain de la signature du traité, les cinq pays de la *Western Union* adressent au gouvernement américain une demande officielle d'aide financière et militaire. Les choses ne traînent pas : le 6 octobre, Truman signe le *Mutual Defense Assistance Act*, connu en France sous le nom de Programme d'assistance mutuelle (PAM). La date de signature du PAM n'est pas anodine; elle intervient quinze jours après que les Américains ont décelé la première explosion atomique en URSS. Le 27 octobre 1950, alors que la guerre de Corée a éclaté quatre mois plus tôt, sont signés des accords bilatéraux entre les États-Unis, d'une part, et tous les pays bénéficiaires du PAM d'autre part. L'aide directe apportée à la France s'élève à 500 millions de dollars, complétée par l'octroi de 85 millions supplémentaires dans le cadre de l'*Additional Military Production*, permettant à la France d'acheter des matières premières et des biens industriels aux



À la demande instante du commandant Gauthier, commandant la 2ème escadre, et du capitaine Delachenal, commandant le 3/2 *Côte d'Or*, ce dernier escadron est autorisé le 30 octobre 1950 à reprendre les traditions du GC III/2 de 1940, composées des SPA 57 (la mouette) et SPA 65 (la chimère), en lieu et place des SPA 31 (le guerrier grec) et SPA 94 (la mort fauchant).
(Collection J. Mutin)

LES ESCADRES DE CHASSE
1945 - 1950

1ère escadre de chasse
Créée en Corse le 01.11.43 avec les 1/3 *Corse*, 1/7 *Provence* et 2/7 *Nice*.
En Indochine (Saigon) de novembre 1945 à août 1946 (1/7 et 2/7).
En Allemagne (Friedrichshafen) à partir d'octobre 1946.

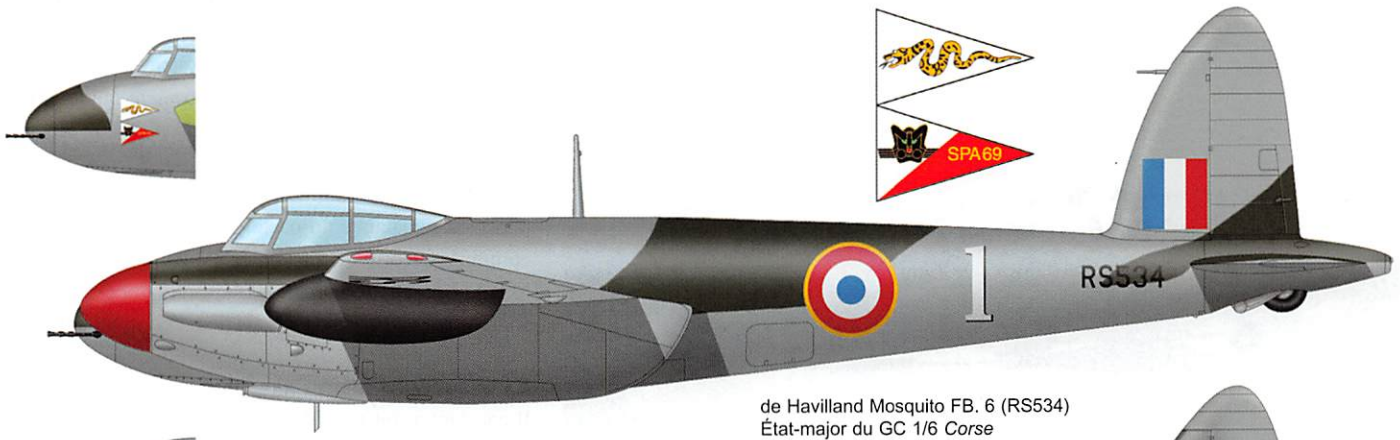
2ème escadre de chasse
Créée en Allemagne (Friedrichshafen) en août 1945 avec les 1/2 *Cigognes*, 2/2 *Berry*, 3/2 *Alsace*, 4/2 *Île-de-France* et 2/18 *Saintonge*.
En Indochine d'août 1946 à novembre 1947 avec les 1/2 *Cigognes* et 2/2 *Alsace*.
Retour à Friedrichshafen en novembre 1947. Déplacement à Andernach (Coblence) en mai 1948. En octobre 1949 reçoit le nouveau 3/2 *Côte d'Or*, puis en janvier 1950 le 4/2 *Coqs Gaulois* (dissous en octobre).

3ème escadre de chasse
Créée le 01.01.1944 à La Réghaïa avec les 1/5 *Champagne* et 3/6 *Roussillon*, puis 3/3 *Ardennes*. Transférée successivement à Dôle et Entzheim, puis après la guerre à Trèves (10.45) et Friedrichshafen (06.47).
En Indochine de novembre 1948 à septembre 1949 avec les 1/3 *Navarre* et 2/3 *Champagne*.
À Reims à partir de décembre 1949.

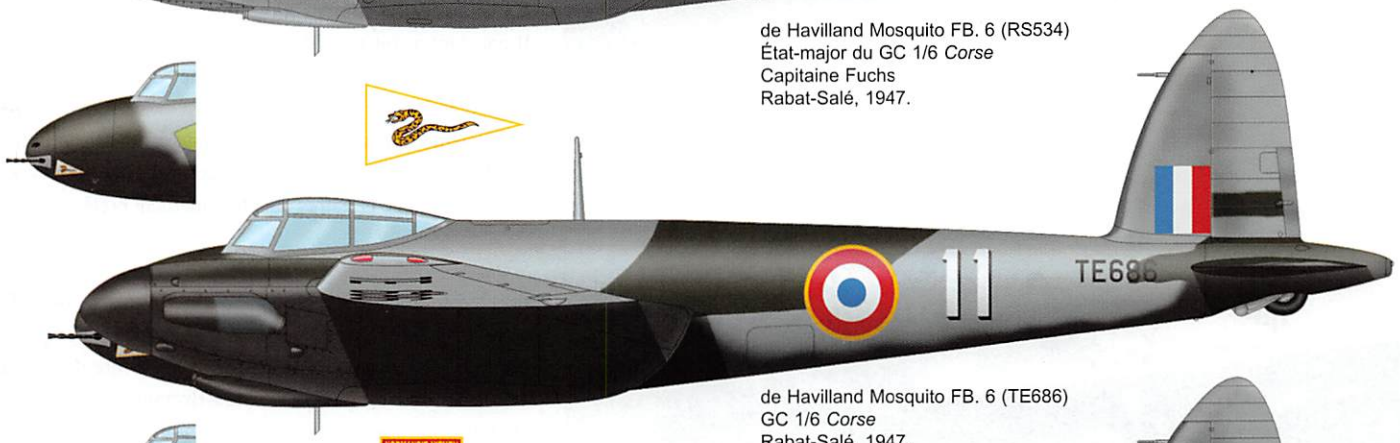
4ème escadre de chasse
Créée en mai 1944 à Casablanca avec les 2/3 *Dauphiné*, 1/4 *Navarre* et 2/5 *Lafayette*. Transférée pendant les hostilités successivement en Corse, à Luxeuil et Colmar, elle s'installe à Coblence-Andernach en juin 1945.
En Indochine (Tan Son Nhut) de novembre 1947 à novembre 1948 avec les 1/4 *Dauphiné* et 2/4 *Lafayette*.
Retour à Friedrichshafen en novembre 1948.

5ème escadre de chasse
Créée à Salon en avril 1945 avec le 2/6 *Travail*, 1/9 *Limousin* et 2/9 *Auvergne*. Transférée à La Réghaïa en 1946 avec le 2/6 *Travail* et le 4/2 *Île-de-France*, puis à Sidi Ahmed en janvier 1947.
En Indochine à partir de septembre 1949.

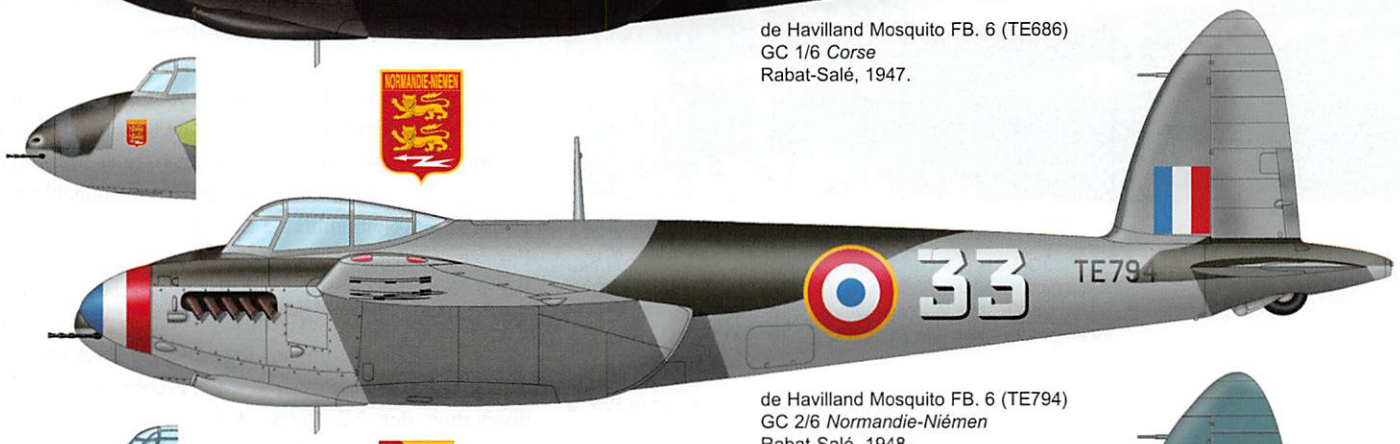
6ème escadre de chasse
Créée le 01.01.46 à Toussus-le-Noble avec le seul 3/5 *Normandie-Niémen*. Dissoute le 01.04.46.
Recréée en juin 1946 à Rabat-Salé avec le 1/6 *Corse* et le 1/20 *Lorraine*. En avril 1947, le *Lorraine* est remplacé par le 2/6 *Normandie-Niémen*.
Dissoute en septembre 1949.



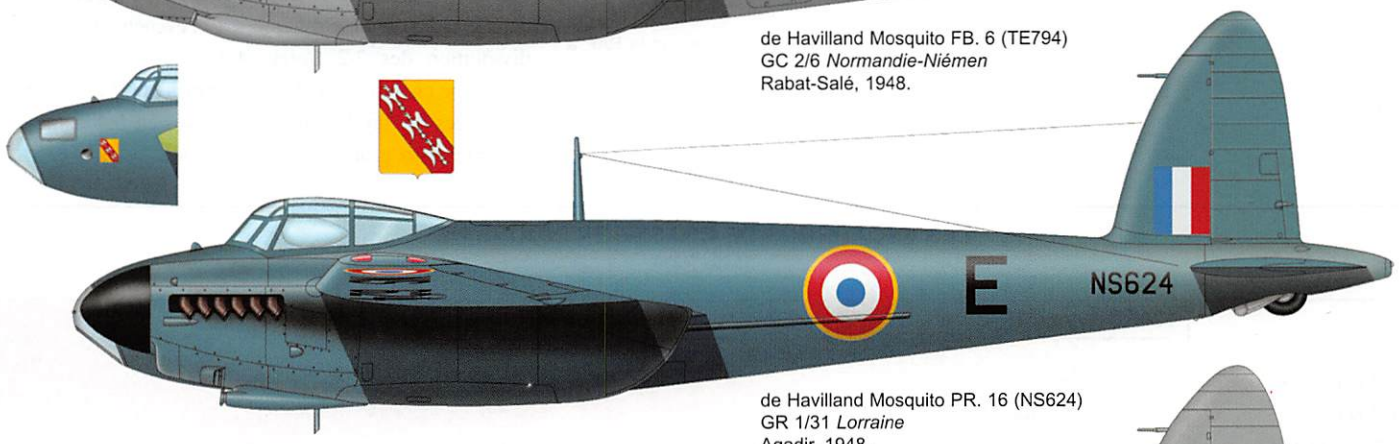
de Havilland Mosquito FB. 6 (RS534)
État-major du GC 1/6 *Corse*
Capitaine Fuchs
Rabat-Salé, 1947.



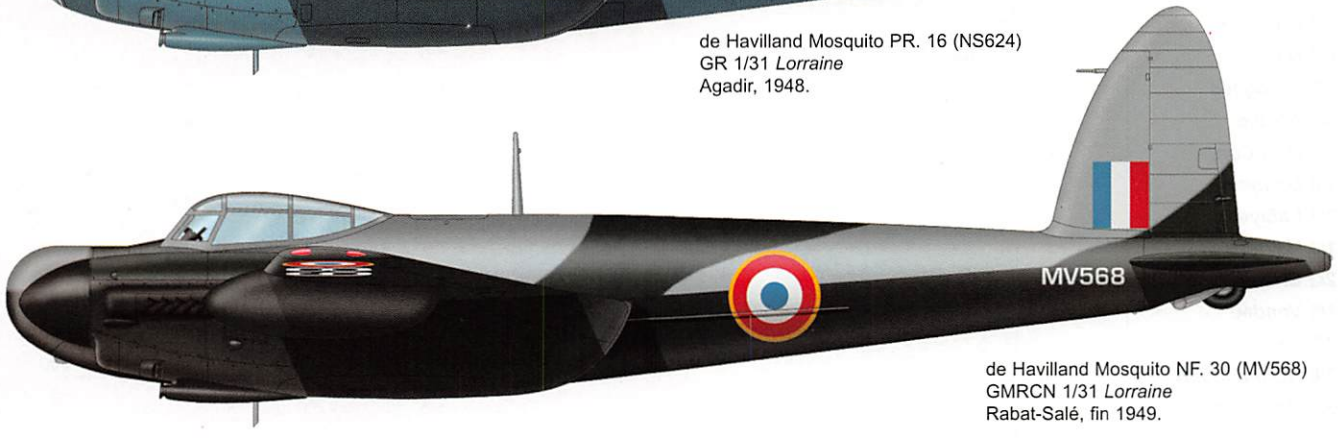
de Havilland Mosquito FB. 6 (TE686)
GC 1/6 *Corse*
Rabat-Salé, 1947.



de Havilland Mosquito FB. 6 (TE794)
GC 2/6 *Normandie-Niémen*
Rabat-Salé, 1948.

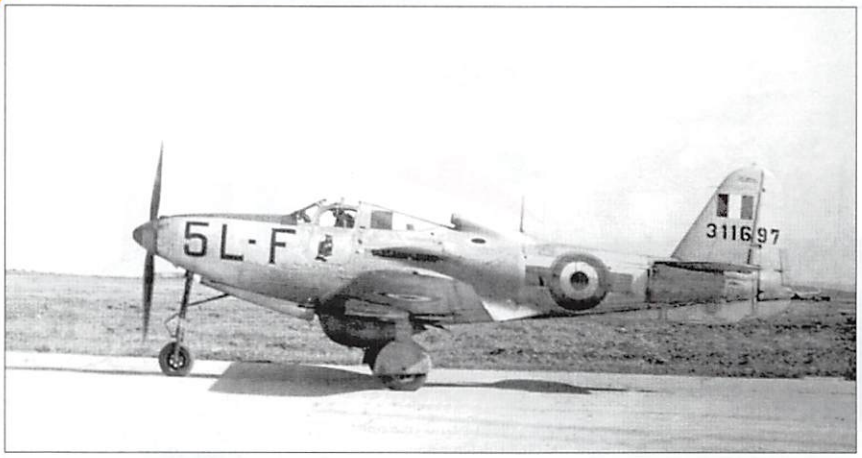


de Havilland Mosquito PR. 16 (NS624)
GR 1/31 *Lorraine*
Agadir, 1948.



de Havilland Mosquito NF. 30 (MV568)
GMRCN 1/31 *Lorraine*
Rabat-Salé, fin 1949.

© P-A. Tilley, 2003



En haut :
un P-63C-5-BE (43-11697) du 1/9 *Limousin* à La Réghaïa peu avant sa dissolution, effective en date du 1er mai 1946.
Il sera recréé sous forme de groupe de marche le 15 juin 1950 et ira relever le 2/5 *Île-de-France* en Indochine en janvier 1951.

Ci-dessus :
dissous le 1er avril 1946 à Friedrichshafen parce que la RAF a exigé la restitution de ses Spitfire XVI, le 4/2 *Île-de-France* est recréé un mois plus tard à La Réghaïa avec les P-63 du *Limousin* qui vient juste d'être dissous. Il en conservera également le code tactique.
(Collection J. Mutin)

USA pour ses besoins militaires. En outre, un programme dit *off-shore* est mis sur pied pour financer certains programmes nationaux, comme l'AMX 13 et le Mystère IV.
Le 8 mars 1950, le porte-avions *Dixmude* quitte Norfolk (Virginie) avec à son bord une cargaison de F6F Hellcat et de SB2C Helldiver (pour la Marine).
Conscients de leurs limites, notamment en matière budgétaire, les signataires du pacte de Bruxelles décident d'un commun accord de fusionner la *Western Union* avec l'OTAN le 20 décembre 1950. Entre indépendance et confort, la France a choisi. Mais rien n'est immuable.

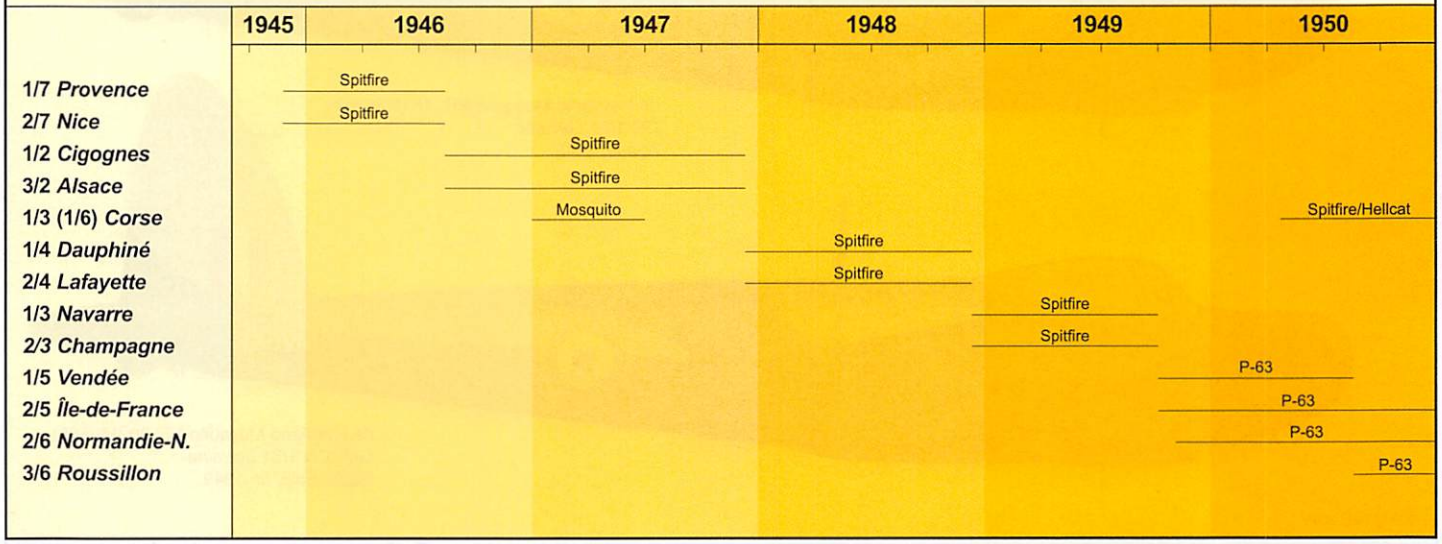
La rénovation de la chasse

Il convient avant tout d'attirer l'attention du lecteur sur la difficulté à recenser le nombre exact d'avions étrangers effectivement pris en compte par l'armée de l'Air. Parallèlement aux accords et contrats officiels, un certain nombre d'appareils a été livré en complément ou récupéré dans des dépôts. D'autres ont été seulement prêtés.

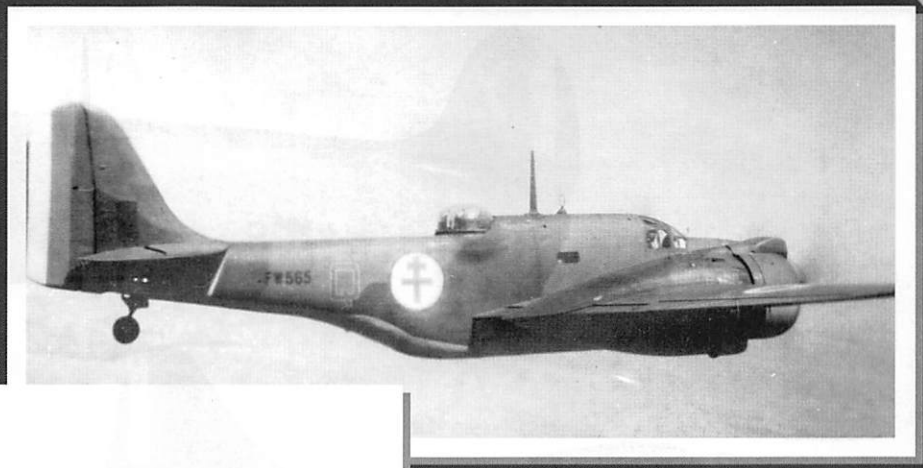
Spitfire

En ce qui concerne le Spitfire, il faut insister sur le fait que l'armée de l'Air ne possède *aucun* appareil en propre avant le 30 novembre 1945, date de la clôture des comptes de la guerre entre la Grande-Bretagne et la France. Or, parmi les cessions se trouve un nombre non négligeable de Spitfire détruits et réformés bien avant novembre 1945, tout simplement parce qu'il faut bien régulariser la situation administrative de ces avions prêtés aux forces aériennes françaises. On peut toutefois raisonnablement estimer à 350 le nombre de Spitfire cédés par la RAF à l'armée de l'Air.
Parmi ceux-ci figurent les Spitfire XVI de la 2ème escadre dont les Britanniques exigent la restitution parce que les moteurs Packard Merlin ont été fournis par les Américains dans le cadre du « Lend-Lease ». Cet événement entraîne la dissolution des 2/2 *Berry*, 4/2 *Île-de-France* et 2/18 *Saintonge* en avril 1946. En contrepartie, les Français récupèrent des Spitfire IX qui sont envoyés en Indochine pour armer les deux groupes de la 1ère escadre.

LES ESCADRONS DE CHASSE EN INDOCHINE
1945 - 1950



Le Baltimore est maintenu en activité au sein de l'EPS 1/17 *Picardie* au Levant jusqu'à la dissolution de l'unité à la suite du départ de l'administration française du Liban et de la Syrie, en septembre 1946.
Les derniers survivants (sept ou huit) furent rapatriés en métropole, certains étant affectés à l'ELA 56 *Vaucluse*, les autres finissant leur carrière au CEV.
On voit ici le FW565/Q au-dessus des côtes syriennes vers la fin de l'année 1945. La cocarde traditionnelle n'a toujours pas remplacé la croix de Lorraine sur le fuselage.
(Collection J. Mutin)

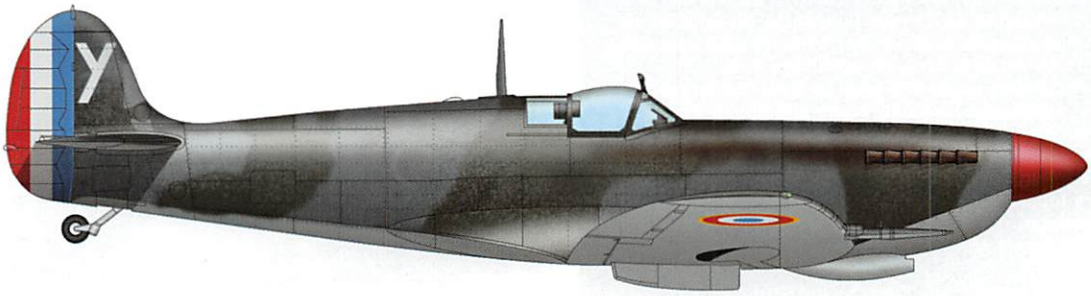


Le B-17F (230177) du général Koenig, baptisé « Bir Hakeim », est récupéré par le GLAM.
Il sera ultérieurement décapé de son camouflage et portera le numéro de série 230177-F (sans doute pour France). Il terminera sa carrière à l'IGN et sera ferraillé en 1973.
(Collection J. Mutin)

Un Percival Proctor IV (RM184) de l'école des radionavigants à Pau en 1947. L'appareil porte la lettre individuelle « R » sur le fuselage, répétée sur les pantalons de train, ainsi que l'insigne de l'ERN sur la dérive.
Vingt-quatre Proctor furent cédés par la RAF en 1946.
(Collection J. Mutin)

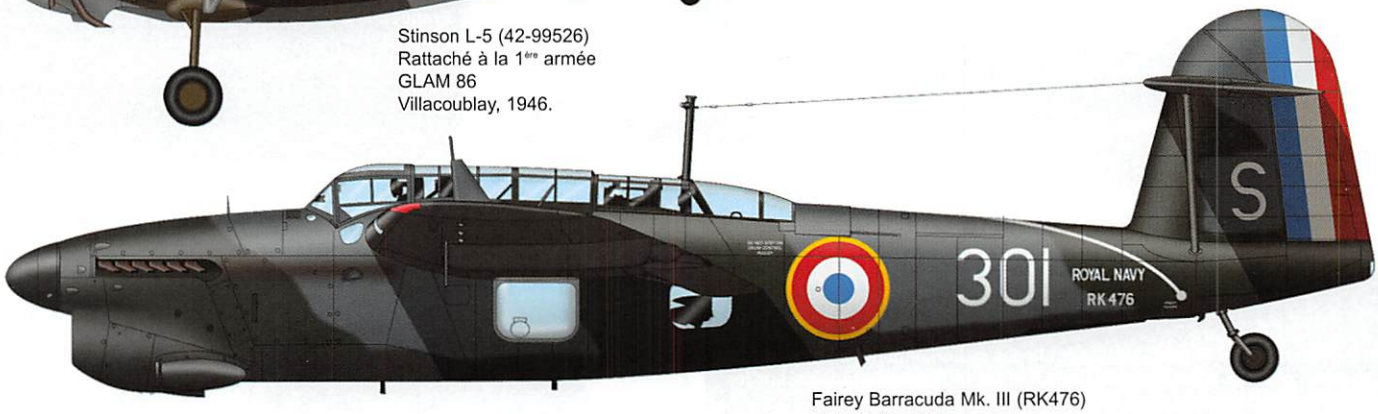
L'Avro Anson, dont 223 exemplaires furent officiellement cédés à la France entre 1945 et 1947, a traîné son immanquable silhouette sous tous les cieux. Il fut utilisé non seulement en école, mais aussi au sein des escadrilles de police et de sécurité (EPS), rebaptisées escadrilles d'outre-mer (EOM).
Ici le DJ385 , livré en juin 1946 et accidenté en novembre 1947 à l'EOM 81 *Mauritanie* à Bamako.
(Collection J. Mutin)

Dix Fairey Baracuda III furent livrés à l'armée de l'Air en mars 1948. Ils furent versés à l'escadrille « de liaisons » 56 *Vaucluse*, qui était en fait une unité dépendant directement du SDECE et chargée des missions « spéciales ». Les qualités ADAC de cet appareil y furent particulièrement appréciées. Les derniers appareils seront retirés du service en août 1954.
(Collection Bresson)

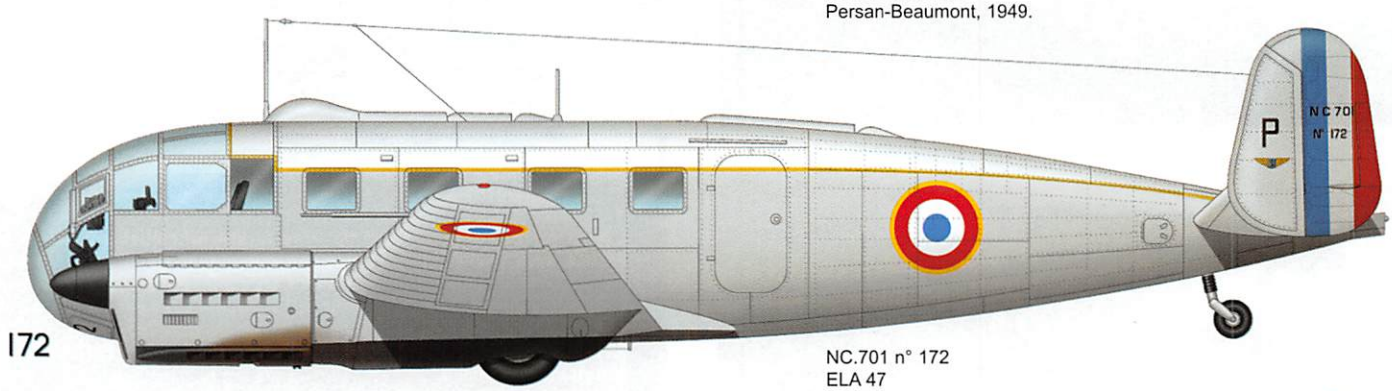


Supermarine Spitfire Mk. IX
EC 1/1 *Provence*
Oran, 1949.

Stinson L-5 (42-99526)
Rattaché à la 1ère armée
GLAM 86
Villacoublay, 1946.



Fairey Barracuda Mk. III (RK476)
ELA 46 *Vaucluse*
Persan-Beaumont, 1949.



NC.701 n° 172
ELA 47
Tunis, 1949.

de Havilland DH.89A (HG720)
École des radionavigants
Pau, 1947.

© P-A. Tilley, 2003

Au 1er juin 1946, l'armée de l'Air dispose de 308 Spitfire (Mk. V, VIII et IX - y compris les avions en écoles, dépôts et en instance de réforme). L'immense majorité de ces avions (80%) a moins de 400 heures de vol. Il n'y en a plus que 87 au 1er janvier 1950, dont près du tiers a dépassé les 500 heures de vol. Au 31 décembre 1950, toutes les unités maintenues en activité ont été transformées, à l'exception des 1/1 *Provence* et 2/1 *Nice* en Afrique du Nord.

P-47D

Dans le cadre du programme « Lend-Lease », interrompu prématurément par le président Truman le 6 juin 1945, 390 P-47D ont été officiellement livrés à la France. Quelques autres appareils ont été « récupérés » dans des dépôts ou sur des aérodromes en France et en Afrique du Nord, ce qui peut porter le total aux environs de 450 exemplaires. Si le P-47 n'a pas été utilisé en Indochine, ce n'est pas, comme on l'a trop souvent dit, parce que les Américains s'y sont opposés dans le cadre du « Lend-Lease » (quoiqu'ils n'y auraient probablement pas été favorables), mais parce qu'il était trop lourd pour les pistes de l'époque et trop gourmand en carburant et munitions, des denrées rares fin 1945.

Le nombre de machines va aller tout naturellement en diminuant d'année en année. Au 1er décembre 1949, il n'en reste plus que 12 en service dans les unités de première ligne sur les 222 existantes. Il sert d'avion de transition lors du retour de la 2ème escadre en Allemagne, puis à l'entraînement lors de la création des groupes de marche 3/6, 1/9 et 2/9 en Afrique du Nord fin 1950, dans l'attente de leur transfert en Indochine.

P-63C

La situation est plus claire en ce qui concerne les P-63 : 112 ont été livrés et il n'y aura pas d'autre cession. Le type entre en service au sein des 2/6 *Travail*, 1/9 *Limousin* et 2/9 *Auvergne* à partir de juin 1945 en remplacement des P-39N/Q. Ces deux derniers groupes sont dissous en avril 1946 et leurs avions servent à armer le nouveau 4/2 *Île-de-France*. Avec la mise en œuvre d'infrastructures nouvelles en Indochine, le P-63 suit la 5ème escadre en Indochine en juillet 1949 où le 2/6 *Normandie-Niémen* est également transformé sur ce type fin octobre. Fin 1950, il reste trois groupes équipés en P-63, tous en Indochine : les 2/5 *Île-de-France*, 2/6 *Normandie-Niémen* et 3/6 *Roussillon*. Ce dernier escadron a été recréé en Tunisie le 1er mars 1950 et arrive en Indochine en août en remplacement du 1/5 *Vendée*. dont il prend les avions en compte.

Mosquito

Les livraisons de Mosquito sont tout aussi compliquées que celles des autres avions britanniques. Plus de 200 exemplaires de quatre types différents (FB. 6, PR. 16, NF. 30 et TT.3) sont mis en service dans l'armée de l'Air. Les premiers FB. 6 rééquipent le 1/3 *Corse* et les premiers PR. 16 le 1/20 *Lorraine* en mars 1946. En décembre 1946, le 1/6 *Corse* est transféré en Indochine avec ses 16 Mosquito. Il en reviendra avec seulement 8 appareils six mois plus tard. On a beaucoup écrit à propos des soucis que le Moquito a connus en Indochine. Ses problèmes ont été fréquemment attribués à l'humidité, déformant la structure en bois, ou au manque d'adhérence de la colle... Les Australiens qui utilisèrent cet

Les trois groupes de la 5ème escadre sur P-63 sont affectés à la défense aérienne du territoire. Ils ne restent que deux après la dissolution de l'*Auvergne* en mars 1946, puis en septembre 1949, les P-63 sont envoyés en Extrême-Orient.
Jusque vers 1950, le code tactique se composait du chiffre de l'escadre, de l'initiale du nom du groupe et d'une lettre individuelle. Cet appareil appartenait au GC 1/5 *Travail*.
(Collection J. Mutin)

appareil sous ce même climat pendant la Seconde Guerre mondiale n'ont jamais signalé ce type défaut. En fait, les FB. 6 cédés par la RAF n'étaient plus de la première jeunesse et les rechanges des Rolls-Royce Merlin étaient réservées en priorité aux Spitfire. Engagés de manière intense dès leur arrivée, les Mosquito n'ont pas résisté à l'usure générale de leurs moteurs et de leur cellule, ainsi qu'à la pénurie de rechanges.

Le 2/6 *Normandie-Niémen* est transformé sur Mosquito en avril 1947. Il est alors rattaché à la 6ème escadre avec le 1/6 *Corse*. Cette escadre est dissoute en septembre 1949 lorsque le 2/6 abandonne ses Mosquito pour partir en Indochine où il opérera sur P-63.

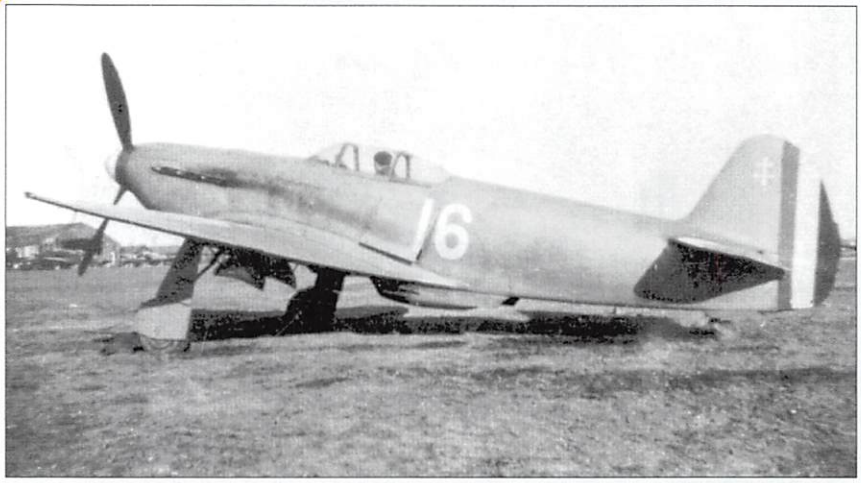
Les trois premiers NF. 30, cette fois des avions neufs, arrivent à Rabat-Salé le 4 octobre 1949. Trente-deux sont livrés et permettent de transformer le GR 1/20 *Lorraine* en GMRCN 1/31 (groupe mixte de reconnaissance et de chasse de nuit).

F6F-5 Hellcat

Traduction dans les faits du PAM, 40 F6F-5 Hellcat arrivent en Indochine le 25 octobre 1950. Fin décembre, le 1/6 *Corse* dispose de sa dotation complète, soit 20 appareils. Le 2/6 *Normandie-Niémen* commence sa transformation dans la seconde quinzaine de décembre. Sa dotation ne dépassera jamais 14 appareils.

Pour terminer ce chapitre, un petit mot sur les Yak-3 qui, en juin 1945, équipent le régiment III/5 *Normandie-Niémen* à son retour d'URSS. La cadeau de Staline s'avère être un cadeau empoisonné, car ces appareils sont déjà considérés comme obsolètes par les Soviétiques eux-mêmes et les

Le Grumman F6F-5 Hellcat aura une carrière assez courte au sein de l'armée de l'Air, environ douze mois, et sera remplacé par le F8F Bearcat.
Il équipera trois groupes et ne servira qu'en Indochine. Ici, un appareil du 1/6 *Corse*, le BuAer 79674 (« S »).
(Archives Aéro-Journal)



Un des derniers Yak-3 du GC III/5 *Normandie-Niémen* à Toussus-le-Noble début 1947. (Archives Aéro-Journal)

rechanges emportées par les Li-2 n'autorisent pas à prolonger la durée de vie de ces appareils au-delà de quelques mois. Fin novembre 1945, l'état-major envisage de créer une escadre de trois groupes, incluant le « Neu-Neu » avec 12 Yak et 4 NC.900, un second groupe à définir avec la même composition et le II/18 *Saintonge* avec 16 Spitfire et 4 NC.900. Le 1er janvier 1946, le régiment est dissous en tant que tel, laissant la place au groupe III/5 qui dispose alors de 37 Yak-3 et 10 NC.900. Le projet d'escadre est abandonné, le II/18 dissous et le 3/5 progressivement rééquipé en NC.900. Le dernier Yak-3 sera convoyé à Tours en mars 1947 pour être ferraillé.

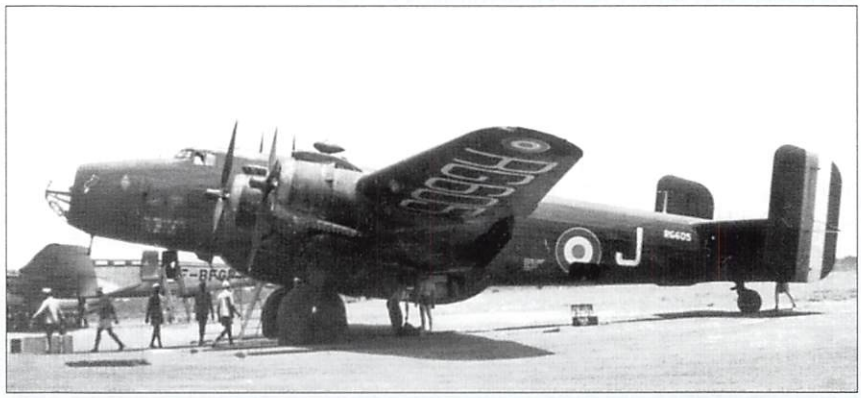
Ci-dessous : après la dissolution du 2/21 *Guyenne* en juillet 1949, il n'est désormais plus nécessaire au groupe survivant, le 1/21 *Tunisie*, de porter un code tactique. Sur la photo, le Halifax Mk. VI RG605. (Collection G. Fruchart)

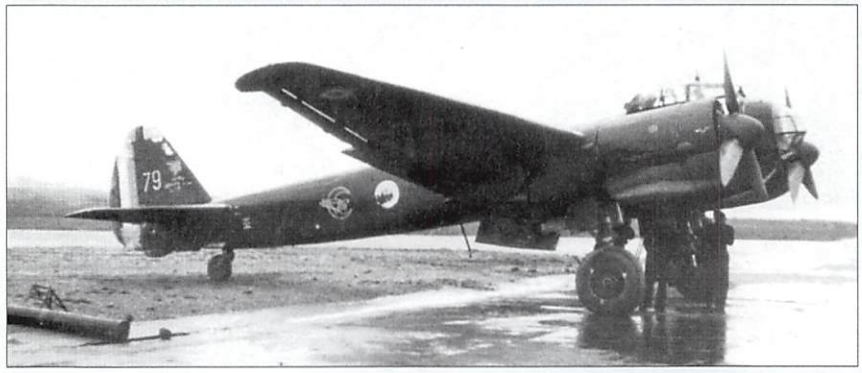
En bas : un Ju 88A de l'EPS 1/81 en 1947. Les 67 AAB-1 produits n'ont pas été numérotés de manière séquentielle, comme on s'en aperçoit avec le n° 79 figurant sur la photo. (Collection J. Mutin)

Évolution du bombardement

Halifax

L'idée de maintenir en activité les deux groupes lourds équipés en Halifax Mk. VI, le 2/23 *Guyenne* et le 1/25 *Tunisie*, doit être bien vite abandonnée en raison, d'une part du vieillissement des appareils et, d'autre part, de leur inadéquation à la nouvelle donne du bombardement stratégique. À leur retour de Grande-Bretagne, ces deux groupes forment la 21ème escadre de bombardement lourd en date du 21 novembre 1945, qui, malgré sa dénomination, n'en est pas moins rattachée au GMMTA. Rebaptisés respectivement 2/21 et 1/21, ils stationnent sur la base de Bordeaux-Mérignac. Le 1er juillet 1949, ils fusionnent en un unique escadron rebaptisé 1/25 *Tunisie*. Les Halifax, équipés d'un volumineux panier sous le ventre, servent d'appareils de transport à longue distance, effectuant de nombreuses missions à destination de l'Afrique du Nord, de l'AOF, de l'Indochine et même des Antilles. Ils servent aussi à l'entraînement des équipages de bombardiers.





B-26 Marauder

Lorsque cessent les hostilités, l'armée de l'Air aligne sept groupes de bombardement moyen équipés en B-26 Marauder basés à St-Dizier et répartis comme suit :

– 31ème escadre : 1/19 *Gascogne*, 2/20 *Bretagne* et 1/22 *Maroc*;

– 34ème escadre : 1/32 *Bourgogne*, 1/34 *Béarn*, 2/52 *Franche-Comté* et 2/63 *Sénégal*.

Les Américains, pour lesquels les B-26 ne présentent aucun intérêt, en font cadeau aux Français, mais les rechanges sont rares et les avions fatigués. Les deux escadres sont transférées à Mengen (Allemagne) à partir de septembre. Les B-26 sont utilisés à rapatrier les prisonniers en France métropolitaine et en Afrique du Nord, mais les accidents mortels deviennent de plus en plus nombreux. L'état-major décide de dissoudre quatre groupes (1/19, 1/22, 1/32 et 2/63) en date du 30 avril 1946, permettant de renforcer temporairement les trois unités survivantes (2/20, 1/34 et 2/52), devenues groupes de transport avant d'être rééquipées en Toucan (Ju 52).

Mitchell

Basé à Gilze-Rijen depuis la cessation des hostilités, le n° 342 *Squadron* (GB 1/20 *Lorraine*) emploie ses Mitchell au rapatriement sanitaire. Le 27 novembre 1945, il est officiellement dissous en Grande-Bretagne. Toutefois, depuis le 1er du mois, il stationne à Dijon sous la nouvelle dénomination de GR 1/20 *Lorraine*, sans avion, car il a dû restituer ses North American Mitchell à la RAF qui, elle-même, doit les rendre aux Américains. On le retrouvera dans la section consacrée à la reconnaissance.

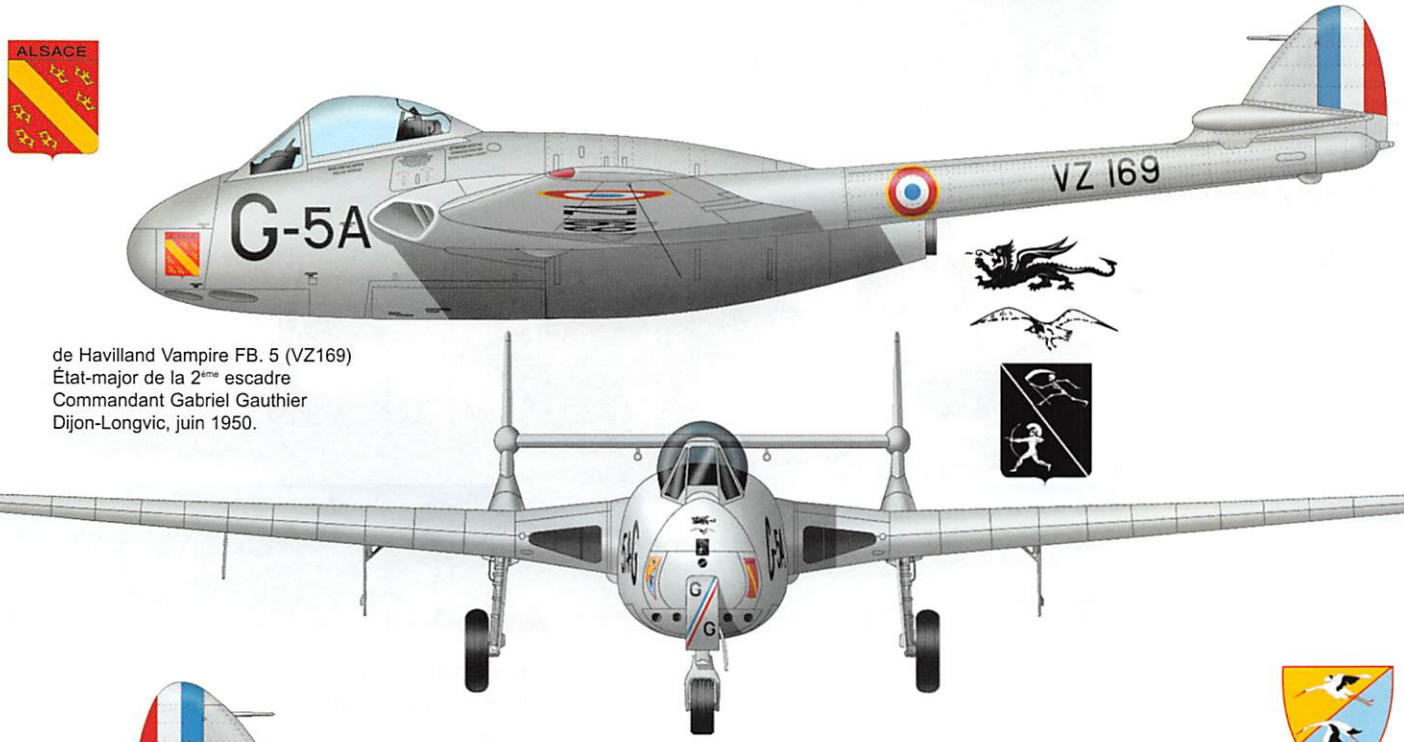
Junkers Ju 88A

Le GB I/31 *Aunis*, équipé en Ju 88A de « fabrication » française, est dissous le 1er janvier 1946. Ses appareils sont transférés à l'EPS 1/81, créée à Sidi-Ahmed depuis le 1er mars 1945 avec les AAB-1 assemblés à Boulogne, mais qui n'arrivent qu'en août. Baptisée *Mauritanie* en décembre 1946, cette escadrille s'entraîne sur Anson à Cazaux puis gagne Bamako en mars 1947. Devenue EOM 81 en juillet 1947, elle est transformée sur Anson en septembre 1948.

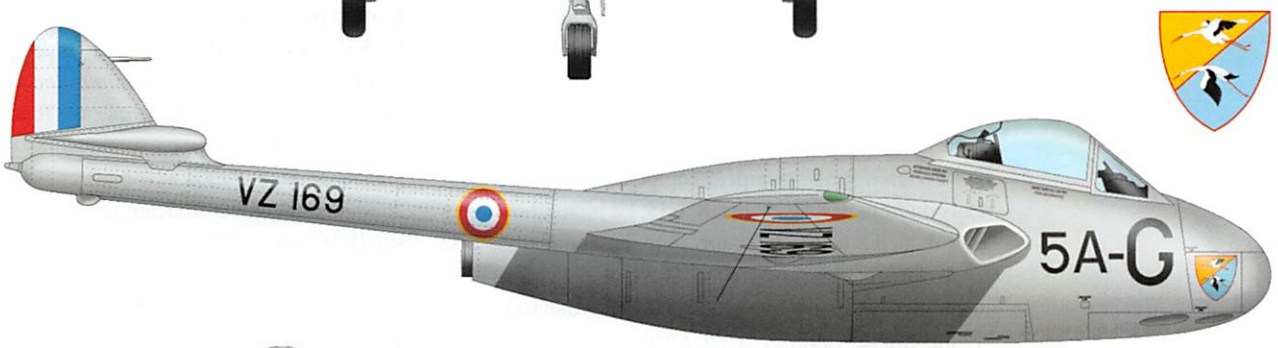
Évolution de la reconnaissance

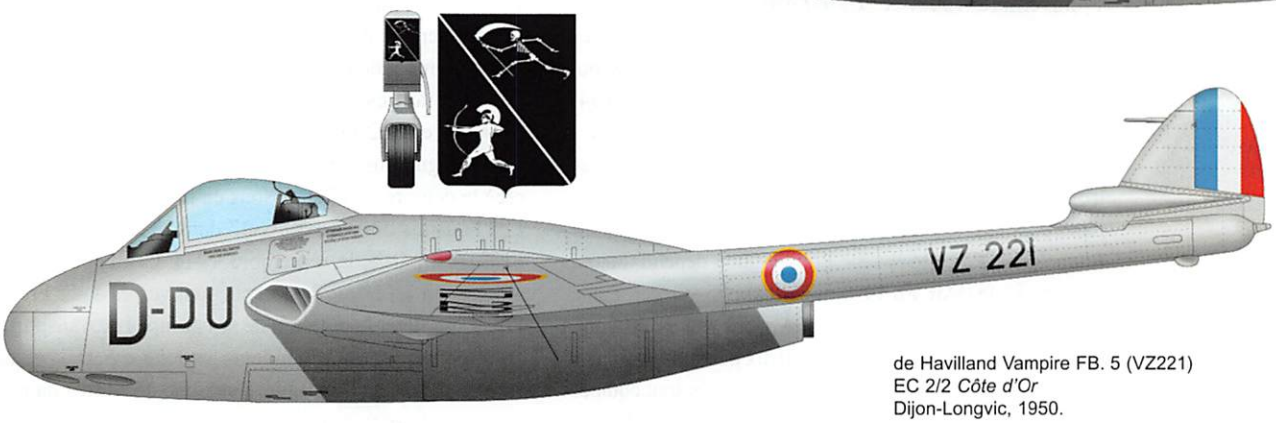
En mai 1945, l'armée de l'Air ne dispose que de deux véritables groupes de reconnaissance, le GR 1/33 *Belfort*, basé à Colmar et équipé en F-5G (version de reco du P-38 Lightning), et le GR 2/33 *Savoie* également à Colmar sur F-6 (version de reco du P-51 Mustang).

Le 1/33 reçoit 6 F-5F et 22 F-5G. Les Français ont reçu

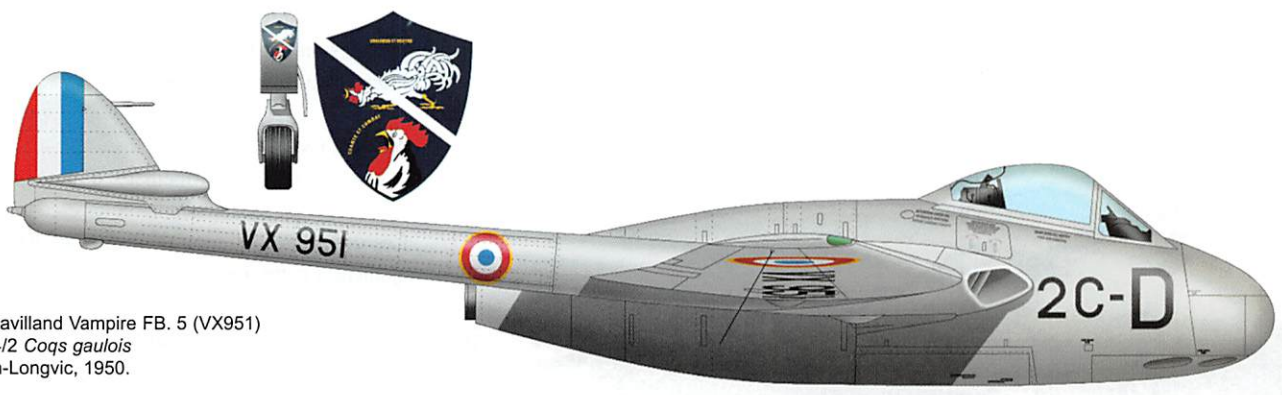


de Havilland Vampire FB. 5 (VZ169)
État-major de la 2ème escadre
Commandant Gabriel Gauthier
Dijon-Longvic, juin 1950.



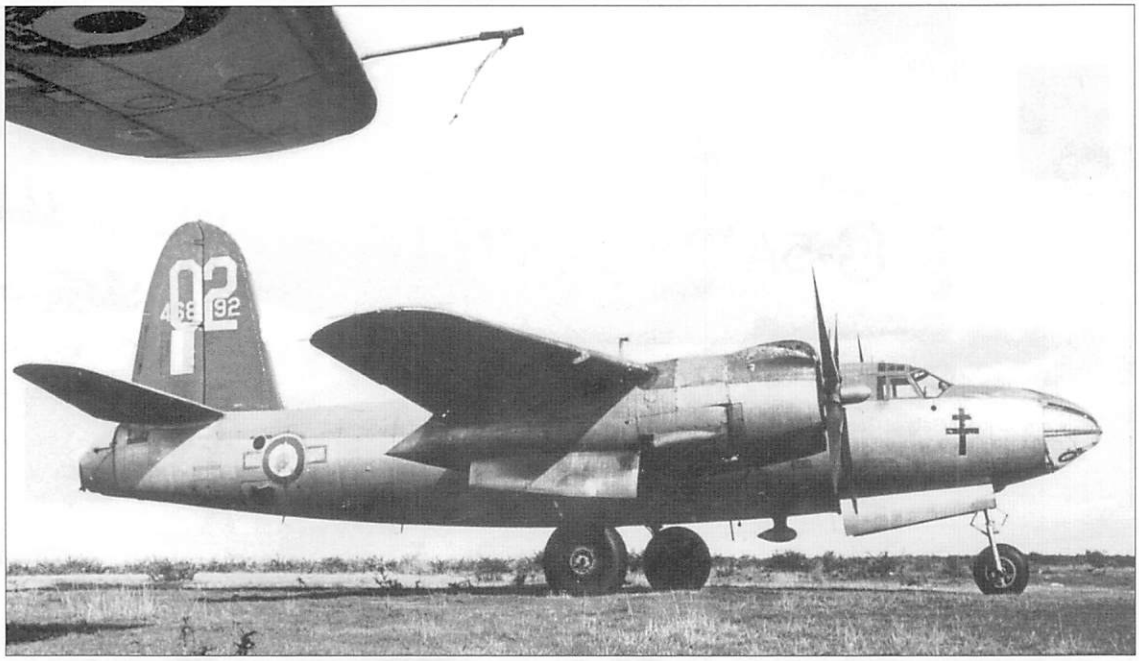


de Havilland Vampire FB. 5 (VZ221)
EC 2/2 *Côte d'Or*
Dijon-Longvic, 1950.



de Havilland Vampire FB. 5 (VX951)
EC 4/2 *Coqs gaulois*
Dijon-Longvic, 1950.

© P-A. Tilley, 2003



Un B-26G du 2/20 *Bretagne* à Mengen en 1946. Ces appareils désarmés sont utilisés pour rapatrier les prisonniers d'Allemagne en France et en Afrique du Nord et ramener les familles de métropolitains d'Afrique du Nord en France. Plusieurs accidents mortels précipiteront l'envoi des derniers B-26 au pilon. (Archives Aéro-Journal)

27 F-6 avant la fin de la guerre et *au moins* onze autres ont été pris en compte en 1947 et quatre en 1949. Après le retrait des modèles anciens (F-6C), les F-6D seront usés jusqu'à la corde avant l'arrivée des F-84G en 1952.

Pour les besoins du front de l'Atlantique a été créé le GR 3/3 *Périgord*, principalement équipé en MS.500, et pour ceux du front des Alpes, le GR 1/35. Le premier est « mis en sommeil » le 30 septembre 1945, le second dissous le 1er décembre.

Une nouvelle unité rejoint la reconnaissance le 1er novembre 1945, le 1/20 *Lorraine* transformé sur Mosquito PR. 16 à Dijon en mars 1946. Transféré à Cambrai en juin, il rejoint Rabat-Salé en octobre, puis Agadir en mai 1947. Il devient GR 1/31 en juillet 1947, puis GMRCN 1/31 (groupe mixte de reconnaissance et de chasse de nuit) le 1er octobre 1949 avant de toucher ses trois premiers Moquito NF. 30 de chasse de nuit trois jours plus tard à Rabat-Salé.

Rappelons qu'à cette époque l'observation dépend toujours de l'armée de l'Air. En 1950, il existe un GAOA en France et un en Allemagne, trois en Afrique du Nord, un à Madagascar et trois en Indochine; deux pelotons sont maintenus en AOF et un en AEF. Toutes ces unités sont équipées en MS.500 Criquet, bien que quelques Piper L-4 soient encore présents dans quelques formations en métropole et en Afrique du Nord.

Le Lockheed F-5G 44-26127 est livré le 16 mai 1945. Il effectuera son dernier vol avec le 1/33 *Belfort* sept ans plus tard, le 12 juillet 1952 ! (Archives Aéro-Journal)

Évolution du transport

Le 8 mai 1945, l'armée de l'Air ne dispose que de trois groupes de transport, le 1/15 *Touraine* sur C-47, le 2/15 *Anjou* sur UC-45, le 3/15 *Maine* sur Toucan.

Deux nouveaux groupes sont formés dès la fin de la guerre, le 4/15 *Poitou* (10 mai) et le 1/62 *Algérie* (1er août), tous deux sur Toucan. Le 1/34 *Béarn*, transformé sur B-26 juste avant le 8 mai 1945, et le 2/63 *Sénégal* deviennent groupes de transport en novembre 1945. Rééquipé en Ju 52, le premier part en Indochine début 1946, le second est dissous le 30 avril 1946.

Le groupement des moyens militaires de transport aérien, grand commandement créé en juin 1945, reçoit l'appoint de deux autres anciens groupes de B-26, les 2/20 *Bretagne* et 2/52 *Franche-Comté* en mars 1946.

Enfin, signalons l'existence éphémère du 3/64 *Tonkin*, créé le octobre 1947 et dissous en juillet 1948.

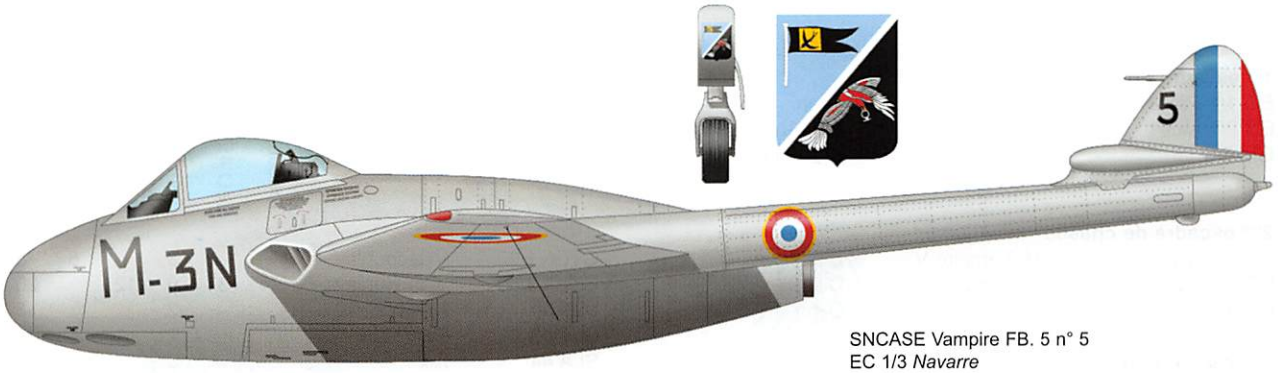
Les Français ont reçu 59 C-47 dans le cadre du « Lend-Lease » à partir de septembre 1944. Ces appareils sont affectés au 1/15 *Touraine* et six sont versés à Air France. Pour compléter la dotation de ses groupes de transport, le Haut commissariat en Indochine achète 5 Dakota aux surplus de la RAF en Inde, ainsi que 15 autres dans les dépôts en Écosse et à Naples.

Le cheval de bataille, ou plutôt de labours, du GMMTA est sans conteste le Toucan (ou Ju 52), dont 416 exemplaires sont produits et qui poursuit sa carrière au sein de l'armée de l'Air jusqu'en... 1960.

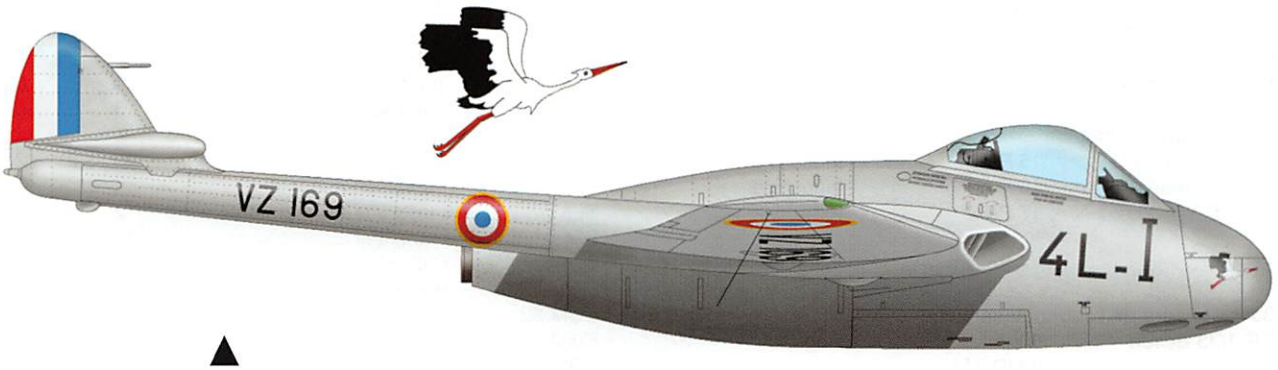
Autres unités

Il existe deux types principaux d'unités secondaires : les sections de liaisons aériennes et les escadrilles d'outre-mer. Ces dernières sont aussi des unités de liaisons, mais elles ajoutent à cette mission celles de transport, d'évacuations sanitaires et de maintien de l'ordre. Leur équipement est très varié et pour en avoir une idée plus précise nous renvoyons le lecteur au tableau de la page 26.

Les deux plus importantes unités de liaisons sont alors les GTLA 1/60 (GLAM – groupe aérien de liaisons ministérielles) et 2/60 (GAEL – groupe aérien d'entraînement et de



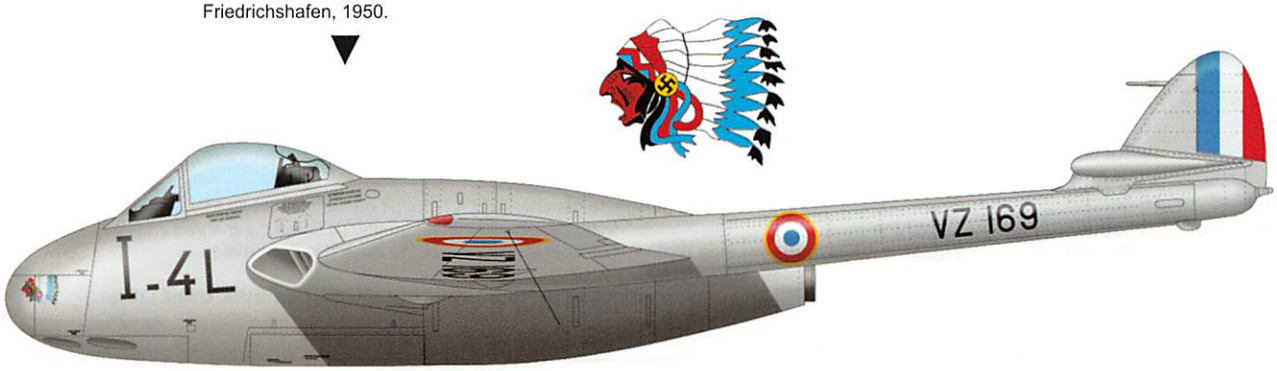
SNCASE Vampire FB. 5 n° 5
EC 1/3 *Navarre*
Reims, 1950.

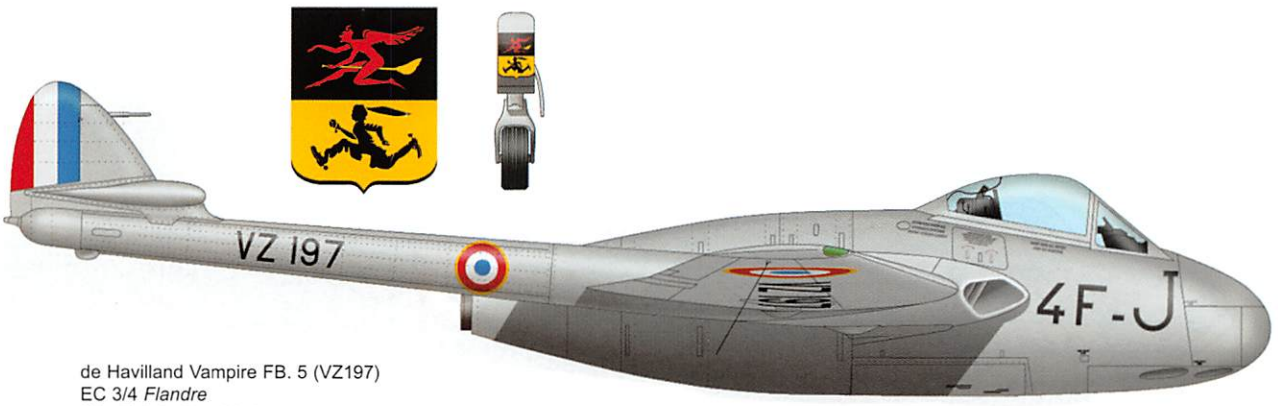


▲

de Havilland Vampire FB. 5 (VZ169)
EC 2/4 *Lafayette*
Friedrichshafen, 1950.

▼





de Havilland Vampire FB. 5 (VZ197)
EC 3/4 *Flandre*
Friedrichshafen, 1950.

© P-A. Tilley, 2003

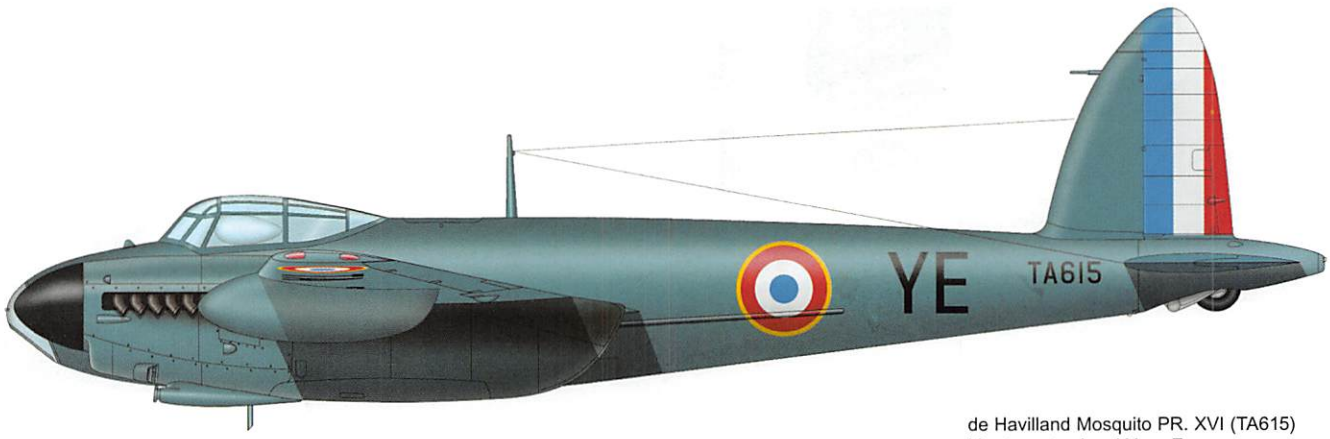
ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR
1er juin 1950

1ère escadre de chasse		
EC 1/1 *Provence*	16 Spitfire	Oran
EC 2/1 *Nice*	16 Spitfire	Sidi-Ahmed
GM 3/6	8 P-47D	Sidi-Ahmed
	4 P-63	
2ème escadre de chasse		
EC 1/2 *Cigognes*	16 Vampire V	Dijon
EC 2/2 *Alsace*	16 Vampire V	Dijon
EC 3/2 *Côte d'Or*	16 Vampire V	Dijon
3ème escadre de chasse		
EC 1/3 *Navarre*	16 Vampire V	Reims
EC 2/3 *Champagne*	16 Vampire V	Reims
4ème escadre de chasse		
EC 1/4 *Dauphiné*	8 Vampire V	Friedrichshafen
EC 2/4 *Lafayette*	8 Vampire V	Friedrichshafen
EC 3/4 *Flandre*	8 Vampire V	Friedrichshafen
EC 4/4 *Ardennes*	8 Vampire V	Friedrichshafen
5ème escadre de chasse		
EC 1/5 *Vendée*	15 P-63	Indochine
EC 2/5 *Île-de-France*	16 P-63	Indochine
EC 2/6 *Normandie-N.*	17 P-63	Indochine
EC 1/6 *Corse*	12 Spitfire	Indochine
33ème escadre de reconnaissance		
ER 1/33 *Belfort*	8 F-5	Cognac
	8 MD.315	
ER 2/33 *Savoie*	16 F-6	Cognac
ER 1/31 *Lorraine*	12 Mosquito	Rabat
Transport		
ET 1/25 *Tunisie*	16 Halifax	Bordeaux
ET 1/61 *Touraine*	16 C-47	Orléans
ET 2/61 *Maine*	16 Toucan	Le Bourget
ET 3/61 *Poitou*	16 Toucan	Chartres
	1 C-47	
ET 1/62 *Algérie*	16 Toucan	Alger
ET 2/62 *Franche-Comté*	16 Toucan	Indochine
ET 1/63 *Bretagne*	16 Toucan	Thiès
ET 1/64 *Béarn*	16 Toucan	Indochine
ET 2/64 *Anjou*	16 C-47	Indochine

		Toucan	LeO 453	Goéland	Martinet	Beech UC-45	N.1000/1100	Anson	Divers
GTLA 1/60	Villacoublay			3		8	8		15
GTLA 2/60	Villacoublay		3	6	12		25		8
SLA 41	Dijon			3			3		
SLA 43	Bordeaux			2	1		3		
SLA 44	Aix			3			3		
GLA 45	Boufarik	1	3		6		6		
SLA 46	Rabat	1			3		3		
SLA 47	Tunis	1			3		3		
SLA 48	Dakar	6	2		6		6		
SLA 49	Brazzaville	6	2		6				
SLA 50	Ivato	6			6				
SLA 51	Djibouti	3							3
SLA 52	Tan Son Nhut				3		6		12
SLA 53	Bach Maï				3		6		12
SLA 54	Lahr			3			3		
SLA 55	Coblence					2	2		
SLA 56	Persan-Bt	4			4		2		
SLA 57	Innsbrück				2		2		
EROM 80	Indochine				10				
EOM 81	Bamako							8	
EOM 82	Bamako							8	
EOM 83	Bangui				8				
EOM 84	Pte-Noire				8				
EOM 85	Ivato				8				

GM : groupe de marche - GTLA : groupe de transport et de liaisons aériennes - SLA : section de liaisons aériennes - GLA : groupe de liaisons aériennes - EROM : escadrille de reconnaissance d'outre-mer - EOM : escadrille d'outre-mer.

Source de tous les tableaux : statistiques du BOMIS (SHAA, cote E12975)

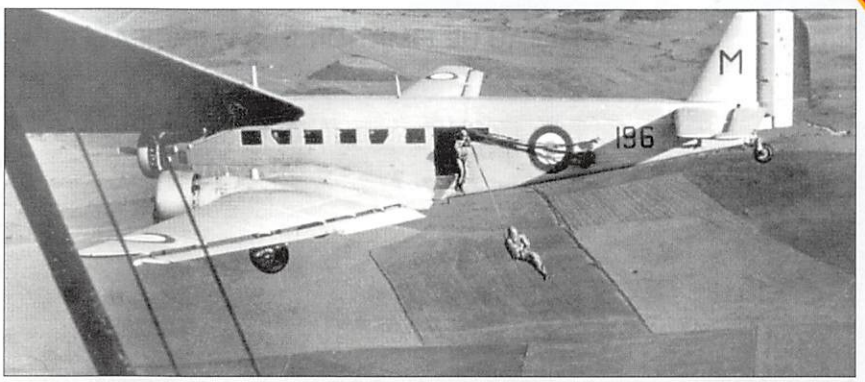


de Havilland Mosquito PR. XVI (TA615)
Lieutenant-colonel Yves Ezanno
Inspection de la chasse
Lahr, 1949.

© P-A. Tilley, 2003

RÉPARTITION PAR TYPE

1er janvier :	1947	1948	1949	1950
Vampire	-	-	5	97
Spitfire	301	201	156	87
P-47	295	259	248	222
P-63	96	88	83	64
Mosquito	105	152	160	59
Yak 3	34	13	-	-
F-5	20	19	16	16
F-6	22	21	35	32
B-26	110	72	30	16
Ju 88	29	9	9	4
Baltimore	8	2	3	-
Halifax	47	58	53	35
Anson	187	149	122	114
Wellington	153	119	101	34
Barracuda			10	9
Criquet	381	355	339	179
Piper L-4		69	72	62
Stinson L-5		9	5	1
Languedoc				2
Toucan	162	186	181	192
C-47	52	35	37	34
LeO 453	58	3	11	23
Martinet	148	142	155	182
Goéland	126	147	161	131
Simoun	53	20	18	?
C-45	23	22	20	23
C-54		1	1	1
C-60	1	2	2	1
C-78	58	?	44	37
Martin 167F	16	15	14	14
Flamant				5
Pingouin	152	?	129	144
Ramier	2	40	117	112
B-17	1	1	1	1
B-25	2	1	1	1
York	1	1	1	1
P-36	26	24	22	-
P-39	70	58	49	39
P-40	?	29	-	-
Hurricane	54	40	-	-
D.520	53	36	28	7
A-24	67	50	49	41
A-35	52	18	-	-
Mosquito TT.3			7	?
AT-6				29
BT-9		19	16	?
BT-13	20	10	19	19
Dominie	8	6	5	4
Lysander	4	2	-	-
Master	27	17	-	-
Martinet (Miles)			23	?
Proctor	18	17	18	?
Oxford	2	2	-	-
Tiger Moth	215	200	171	150
SV. 4	127	130	142	148
MS 230	37	34	65	63
MS 315	39	25	34	41
Vanneau	-	30	22	81
Arado 96	54	27	19	?
Sipa 10/11	24	48	55	53
NAA 57/64	24	-	-	-
Bücker Bü 131		3	3	4
Heinkel 111		1	-	-
Heinkel 162		3	-	-
Caudron 510		2	-	-
Caudron Luciole		1	-	-
Monocoupe		2	-	-
Potez 25		2	1	-
Amiot 354		1	1	-
UC-61		1	1	-
Howard		1	-	-
Klemm 25			1	1



Entraînement des parachutistes depuis le Toucan n° 196 du 1/62 *Algérie* en 1947.
(Collection J. Mutin)

liaisons). La première, créée en mars 1945, a en charge le transport des autorités civiles et militaires et la seconde, formée en juillet 1945, le transport des autorités militaires ainsi que la remise à niveau des officiers d'état-major. Ces deux unités sont alors de vrais musées de l'Air, le 2/60 ne comportant pas moins de dix types d'avions différents.

L'unité la plus mystérieuse est sans conteste l'ELA 56 *Vaucluse*. Créée à Persan-Beaumont le 1er mai 1945, elle dépend directement du SDECE (Service de documentation extérieure et de contre-espionnage) et reçoit une dotation initiale de 10 Ju 52, 2 C-47, 1 NC.701, 1 NC.702, 2 DH.89A et 1 MS.500 pour ses missions dites « spéciales ». Elle récupérera ultérieurement un Lysander et dix Fairey Barracuda III.

Terminons ce tour d'horizon par les écoles. Les principales bases écoles sont au nombre de cinq :

– BE 701 Salon-de-Provence : école de l'Air;

– BE 702 Avord : transformation sur bimoteurs, PSV;

– BE 706 Cazaux : centre de tir et de bombardement, école de mitrailleurs-bombardiers et de radionavigants;

– CIET Toulouse : centre d'instruction des équipages de transport;

– BE 707 Marrakech : formation initiale, école de perfectionnement sur bimoteurs;

– BE 708 Meknès : école de chasse.

Il faut aussi signaler le CEAM (centre d'expérimentation aérienne militaire) et le CTAR à Mont-de-Marsan, les sections aériennes de sauvetage maritime 98 et 99 (LeO 453) à Istres et La Réghaïa, les CEAR (centres d'entraînement aérien des réserves) à Villacoublay et Rabat-Salé (P-47 et MS.472), ainsi que l'escadrille de présentation de l'armée de l'Air (future Patrouille de France) à Étampes (D.520 et Stampe), sans oublier le CEV (centre d'essais en vol).

Le NC.702 est une version à nez allongé et opaque du Martinet. Cet appareil, le n° 238, était en compte à l'EOM 83 de Bangui en 1950.
(Collection J. Mutin)

TABLEAU DE FILIATION DES PRINCIPALES UNITÉS DE L'ARMÉE DE L'AIR
09.05.1945 – 31.12.1950

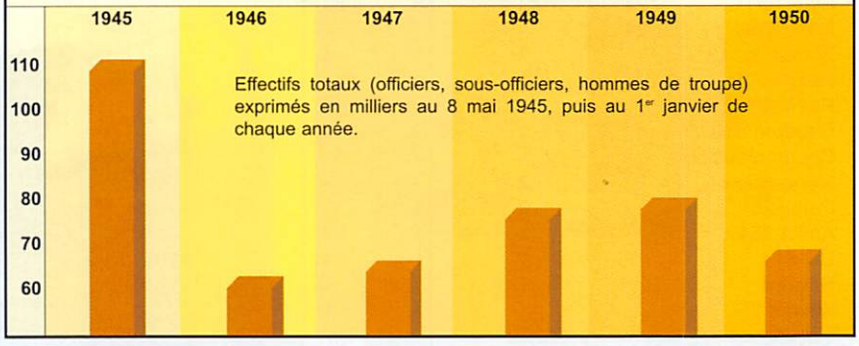
	1945	1946	1947	1948	1949	1950
Chasse						
1/2 *Cigognes*						
2/2 *Berry*		01.03				
3/2 *Alsace*		2/2				
3/2 *Côte d'Or*					01.10	
4/2 *Île-de-France*		/	2/5			
4/2 *Coq Gaulois*					01.10	01.04
1/3 *Corse*		1/6				
2/3 *Dauphiné*			1/4			
3/3 *Ardennes*		01.04				01.01 — 10.10
1/4 *Navarre*			1/3			
3/4 *Flandre*						01.01
1/5 *Champagne*			2/3			
2/5 *Lafayette*			2/4			
Normandie-Niémen	3/5		2/6			
2/6 *Travail*			1/5		(*Vendée* - 10.02)	
3/6 *Roussillon*		01.03				01.03
1/7 *Provence*			1/1			
2/7 *Nice*			2/1			
1/9 *Limousin*		01.04				15.06
2/9 *Auvergne*		01.04				01.11
1/18 *Vendée*	01.10					
2/18 *Saintonge*		01.03				
Bombardement						
1/19 *Gascogne*		01.05				
2/20 *Bretagne*			1/63			
1/22 *Maroc*	30.04					
2/23 *Guyenne*			2/21		01.07	
1/25 *Tunisie*			1/21		1/25	
1/31 *Aunis*		01.01				
1/32 *Bourgogne*		30.04				
1/34 *Béarn*			1/64			
2/52 *Franche-Comté*			2/62			
2/63 *Sénégal*		30.04				
Transport						
1/15 *Touraine*			1/61			
2/15 *Anjou*			2/64			
3/15 *Maine*			2/61			
4/15 *Poitou*	10.05		3/61			
1/62 *Algérie*	01.08					
3/64 *Tonkin*			01.10	01.07		
SEAL	GAEL 87		2/40	2/60		
GLAM	GLAM 86		1/40	1/60		
Reconnaissance						
1/20 *Lorraine*			1/31			
1/33 *Belfort*						
2/33 *Savoie*						
3/33 *Périgord*	30.09					
1/35 *Alpes*	01.12					

Les chefs d'état-major de l'armée de l'Air 1945-1950

GCA M. Valin	31.10.44 - 27.02.46
GAA R. Bouscat	28.02.46 - 06.09.46
GDA P. Gérardot	07.09.46 - 14.02.47
GDA J-L. Piollet	15.02.47 - 31.01.48
GCA C. Léchères	01.02.48 - (19.08.53)

GCA : général de corps d'armée - GAA : général d'armée aérienne - GDA : général de division aérienne.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS



Effectifs totaux (officiers, sous-officiers, hommes de troupe) exprimés en milliers au 8 mai 1945, puis au 1er janvier de chaque année.

Conclusions

L'impression qui se dégage de cette période troublée, c'est que la France s'est endormie le 25 juin 1940 et s'est réveillée le 9 mai 1945. Une parenthèse de cinq ans pendant laquelle, malgré l'engagement des FAFL et des forces aériennes françaises aux côtés des Alliés, il ne s'est rien passé. Sur le plan industriel, les constructeurs tentent toujours de digérer les nationalisations, avec leurs bons et leurs moins bons côtés. Sur le plan technologique, on en est encore à produire des D.520, Ju 52 et autres Si 204, ainsi que des prototypes dont la conception remonte à plusieurs années. Sur le plan doctrinal, les grands chefs de l'armée de l'Air rêvent de supériorité aérienne et de bombardement stratégique, deux domaines pour lesquels ils n'ont ni les matériels, ni les moyens financiers de les acheter.

Les efforts déployés pour relancer l'industrie aéronautique se soldent par de coûteux fiascos. Certes, les chaînes sont remises en route pour maintenir l'emploi, mais les appareils produits sont désuets et d'un coût de production et d'entretien rédhibitoire. La politique des prototypes ne donne pas de meilleurs résultats. Parmi les 91 avions nouveaux qui volent entre 1945 et 1949, rares sont ceux qui peuvent être considérés comme une réussite et encore plus rares ceux qui sont ensuite construits en série.

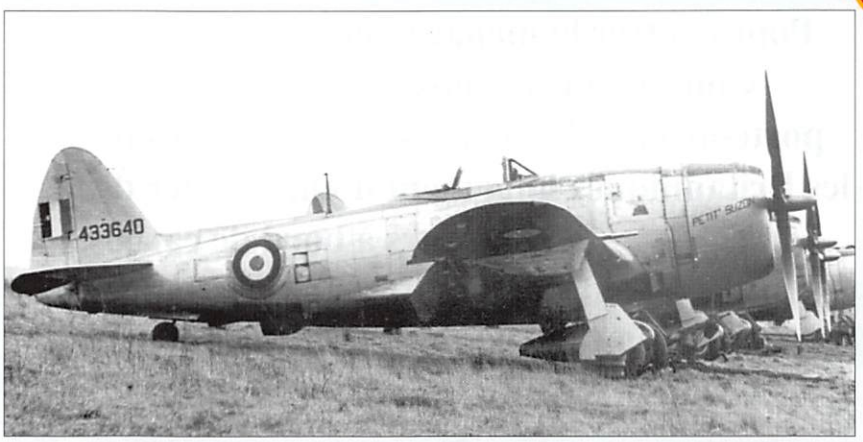
Pendant cette période, l'armée de l'Air est confrontée à trois problèmes majeurs : le renouvellement des cadres, l'accroissement des effectifs et l'acquisition de matériel de qualité avec des budgets réduits. Sur ce dernier point, on ne peut qu'être étonné par les choix de l'état-major. Sont-ce les Britanniques qui ont réfusé de vendre des Spitfire Mk. XIV à moteur Griffon ou les Français qui ont souhaité standardiser leur flotte de Spitfire en continuant à acheter des Mk. IX ? Même interrogation à propos des Mosquito PR. 16 et même des Lockheed F-5G, alors qu'il existe des Mosquito PR. 34, voire des Spitfire PR. XIX plus performants.

En ce qui concerne le personnel, si le recrutement reste le problème numéro un, l'arrivée des premières promotions de l'école de l'Air fournit un nombre croissant de cadres jeunes aux idées modernes.

Parmi les chefs d'état-major qui se sont succédé, le premier à avoir eu une attitude pragmatique est incontestablement le général Léchères. Il saura adapter ses ambitions à son budget et aux contraintes politiques. Pendant les deux années qui suivent sa prise de fonction (février 1948), il réussit à enterrer la catastrophique politique des prototypes, à faire restructurer l'industrie aéronautique, à amorcer la modernisation de l'armée de l'Air et à la préparer à ses missions telles qu'elles ont été redéfinies après l'adhésion au pacte de Bruxelles.

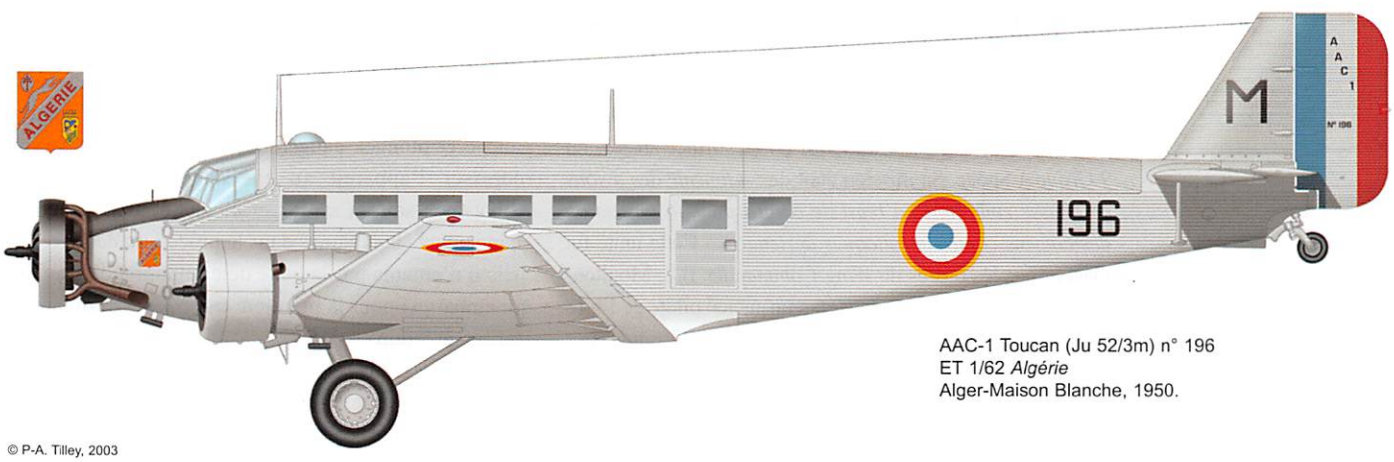
En août 1950 est voté le premier programme aérien quinquennal. Il est adopté avec d'autant plus de facilité que la guerre de Corée vient d'éclater, levant d'un coup tous les obstacles au réarmement de l'aviation. Déjà ambitieux, ce programme sera pourtant revu à la hausse.

Le renouveau de l'armée de l'Air est en route. Il n'y a qu'un seul nuage à l'horizon, mais il est de taille : l'Indochine. ■



Un P-47D du GTLA 2/60 (GAEL) utilisé par les officiers d'état-major pour réaliser leur quota d'heures de vol. Celui-ci a été baptisé « PETIT' SUZON ».
(Archives Aéro-Journal)

Le Dassault MD.450 Ouragan est le premier avion de combat à réaction de conception française à entrer en service au sein de l'armée de l'Air.
Le premier prototype vole le 28 février 1949. Les 350 exemplaires de série seront financés pour une partie par l'état français et pour l'autre par une commande *off-shore* américaine dans le cadre du PAM.
Sur la photo, le n° 181 du 3/2 *Alsace* à Dijon vers 1954.
(Archives Aéro-Journal)



AAC-1 Toucan (Ju 52/3m) n° 196
ET 1/62 *Algérie*
Alger-Maison Blanche, 1950.

© P-A. Tilley, 2003

Pour contrer la menace que font planer les Condor sur les convois alliés et faute de porte-avions d'escorte en nombre suffisant, les Britanniques imaginent d'embarquer des chasseurs à bord de cargos. Lancés par une catapulte en cas de danger, les pilotes n'ont plus qu'à se débrouiller pour ce qui n'est autre qu'un vol sans retour.

VOLS SANS
LES CHASSEURS CATAP

Andrew Thomas

AYANT MIS LA main sur les aérodromes français du littoral atlantique en juin 1940, les Allemands commencèrent à patrouiller l'océan avec les Focke-Wulf Fw 200 Condor de la KG 40 basée à Bordeaux-Mérignac. Ceux-ci ne tardèrent pas à fortement perturber le trafic maritime allié. Il devint vite évident qu'une parade devait être mise en place de manière urgente. Le renforcement de la DCA à bord des navires était une solution, mais moins efficace qu'une couverture aérienne permanente. Toutefois, les Alliés ne disposaient pas de porte-avions d'escorte en nombre suffisant et aucun ne pouvait être affecté à la protection des convois dans l'Atlantique. L'accroissement régulier des pertes en tonnage marchant amena la RAF à adopter une mesure désespérée fin 1940 : le concept du chasseur catapulté était né.

DES CHASSEURS CONSOMMABLES

Un Hurricane était placé sur une catapulte lourde montée sur la proue d'un cargo. L'appareil était catapulté à l'aide de fusées quand la présence d'un avion hostile était détectée. Après avoir terminé sa mission, le pilote avait le choix entre gagner la terre ferme ou sauter en pleine mer en attendant qu'on vienne le chercher. Ces cargos modifiés furent baptisés *Catapult Armed Merchantmen* ou *CAM-ships*. La Royal Navy transforma aussi de son côté quatre bâtiments en *Fighter Catapult Ships* et ce fut l'un de ses Sea Hurricane qui remporta la première victoire, le 3 août 1941, aux dépens d'un Condor.

D'une manière paradoxale, la plupart des missions furent effectuées par les pilotes de la RAF. Le 5 mai 1941, la *Merchant Ship Fighter Unit* (MSFU) fut formée au sein du 9 *Group* à Speke. Sa mission était de : « *fournir des avions de chasse embarqués à bord de cargos pour la protection des convois contre les attaques aériennes.* » Cette unité fut placée sous les ordres du *Wing Commander* E.S. Moulton-Barratt et l'officier instructeur était un ancien pilote de 14-18 haut en couleur, le *Squadron Leader* Louis Strange. Les pilotes de la MSFU étaient tous volontaires. Strange, alors âgé de 49 ans, réalisa le premier décollage catapulté à Speke. « *Si un vieux peut y arriver, vous aussi !* », dit-il aux pilotes à son retour.

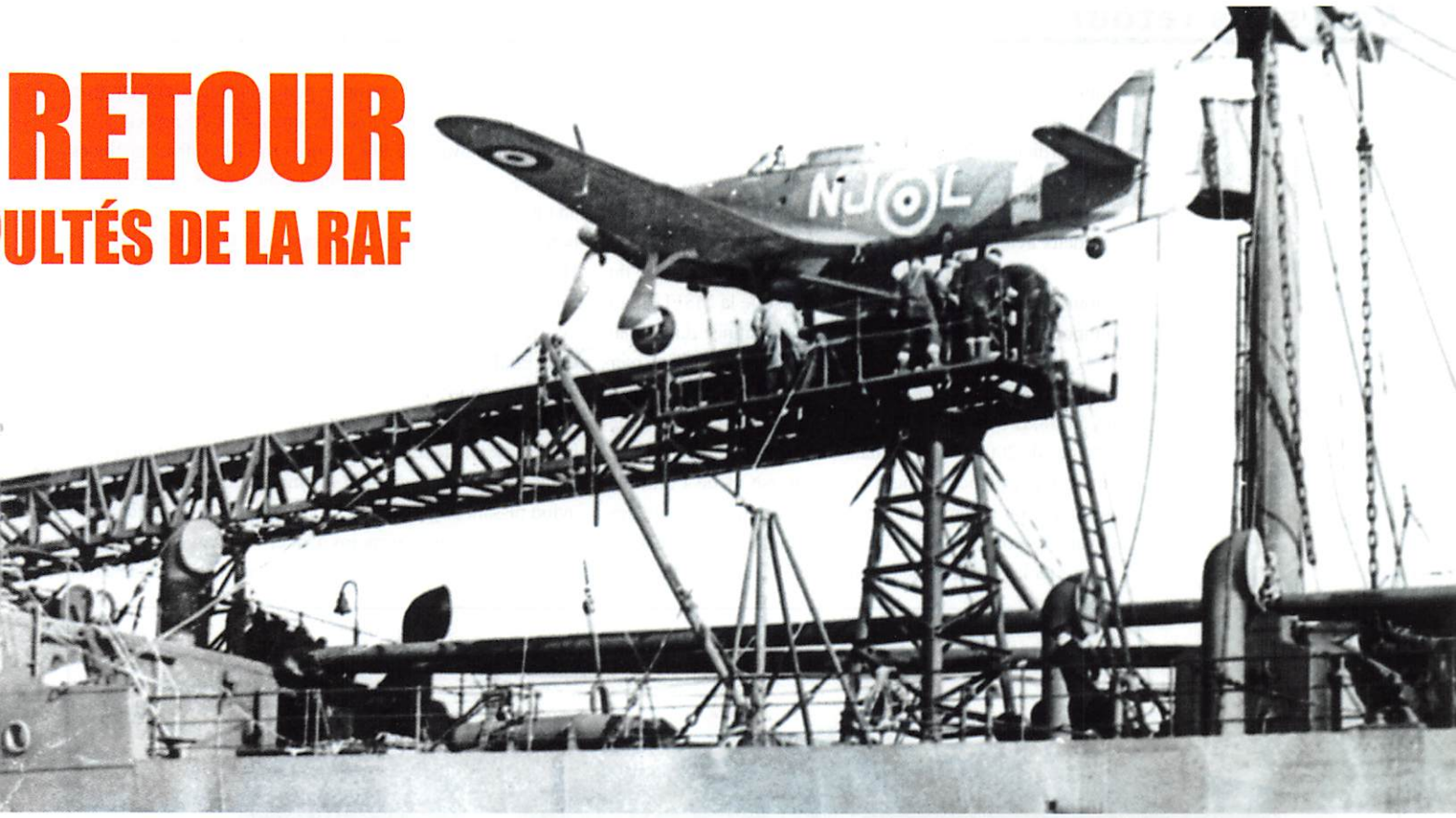
Il avait été prévu de transformer une cinquantaine de cargos, mais en fait seuls trente-cinq le furent, dont huit devaient être coulés par l'ennemi. La catapulte type « P » avait été conçue par le RAE de Farnborough pour lancer un avion au poids maximum en charge de 5 000 kg à une vitesse de 60 nœuds. Chaque bâtiment transportait un Sea Hurricane spécialement modifié et une équipe comprenant des pilotes de la RAF, plusieurs mécaniciens spécialistes et un armurier. La Royal Navy fournissait un officier d'opérations, un opérateur radar et un matelot pour entretenir la catapulte. À la fin de chaque traversée, le chasseur était catapulté près de la côte afin qu'il puisse gagner un atelier de maintenance. Par la suite, la MSFU installa des détachements permanents à Dartmouth, Halifax, Archangelsk et Gibraltar pour porter assistance aux équipages lors des rotations.

TOUS VOLONTAIRES

Le ministère de l'Air fit passer une circulaire demandant des volontaires pour cette nouvelle unité début 1941 et le premier pilote affecté à la MSFU fut le *Pilot Officer* Henry Davidson, un pilote de chasse expérimenté qui avait revendiqué sept victoires pendant la bataille d'Angleterre. Il arriva le 5 mai et embarqua à bord du SS *Empire Rainbow*, le premier *CAM-ship*. Son premier catapultage, le 31 mai, faillit tourner au désastre. Le bâtiment naviguait à 10 nœuds sur la Clyde et toutes les vérifications avaient été effectuées avant la mise à feu des fusées. Au moment où l'avion commença à s'élancer sur les rails, les spectateurs s'aperçurent que deux fusées ne s'étaient pas allumées. Le Hurricane bascula sur l'aile gauche et plongea dangereusement. Davidson parvint à redresser l'appareil au ras des flots et à gagner Abbotsinch sain et sauf. Cet incident entraîna quelques changements bénéfiques dans la procédure de lancement, mais il n'entama pas la belle détermination de Davidson, qui embarqua pour la première traversée à destination de Halifax le 8 juin.

Le deuxième *CAM-ship*, le SS *Empire Moon*, prit la mer peu de temps après avec le *Pilot Officer* A.R.M. Campbell à bord et, à la fin du mois de juin, six *CAM-ship* étaient en service. Début juillet, 25 Sea Hurricane IA modifiés furent pris en

RETOUR
ULTÉS DE LA RAF



compte par la MSFU. Parmi les pilotes à rejoindre l'unité se trouvait le *Flying Officer* John Greenwood, un autre as de la bataille d'Angleterre, qui fut affecté au SS *Empire Flame*, un céréalier de 5 000 tonneaux récemment transformé. De son premier voyage à destination de Halifax, il ne garda le souvenir que de vingt-et-un jours de profond ennui, d'autant que l'état d'alerte ne fut maintenu que jusqu'au 30ème parallèle ouest.

Le *Flying Officer* « Stapme » Stapleton, un autre as sur Spitfire, se porta aussi volontaire pour rejoindre la MSFU. Il a raconté la procédure d'un décollage : « *Une batterie de treize fusées était mise à feu de manière séquentielle. À mesure que les fusées s'allumaient, le Hurricane glissait sur la rampe, gaz à fond, avant que les crochets de sécurité soient débloqués et que l'avion décolle. Un matelot était responsable de la mise à feu des premières fusées lorsque le bâtiment piquait du nez dans les vagues. Le temps que le Hurricane arrive au bout de la rampe, la proue pointait vers le ciel et, ayant atteint une vitesse de 125 km/h, le Hurricane était propulsé dans les airs selon une trajectoire ascendante.* » Stapleton n'eut jamais l'occasion d'être catapulté en mer, mais lors d'une alerte à bord de l'*Empire Foam*, il confondit vitesse et précipitation; il heurta du front le haut d'une écoutille et s'assomma pour le compte !

Première interception

Début septembre, 39 pilotes et 164 mécaniciens étaient passés entre les mains de Strange et les *CAM-ship* avaient effectué 37 traversées, dont trois allers et retours en Amérique du Nord au cours desquels trois pilotes avaient été détachés à Dartmouth pour constituer une équipe de relève sous le commandement du *Flight Lieutenant* A.S. Linney. Vers la fin du mois, il fut décidé d'affecter six *CAM-ship* à la ligne de Gibraltar qui traversait le redoutable golfe de Gascogne. Une relève fut également installée sur le Rocher. Le premier convoi à destination de Gibraltar escorté par un *CAM-ship*, en l'occurrence l'*Empire Gale*, se mit en route début octobre. La première interception à porter au crédit de la MSFU se déroula le 1er novembre 1941 lors du voyage retour vers les îles britanniques. À environ 900 km à l'ouest de l'Irlande, le *Pilot Officer* Eric Varley de la N° 14 MSFU fut lancé depuis le pont de l'*Empire Foam*. Aussitôt après son décollage, il repéra un Fw 200 dont les trappes de la soute à bombes étaient ouvertes, mais il fut lui-même repéré par l'équipage allemand. Sans aucun doute, stupéfaits de rencontrer un chasseur au beau milieu de l'Atlantique, les Allemands ne demandèrent pas leur reste et s'enfuirent en piquant dans un nuage. Après avoir tenu l'ennemi en respect pendant près de deux heures, Varley sauta en parachute et fut recueilli sain et sauf. À la fin de la guerre, il volait sur Tempest et abattit deux Arado 234.

Fin novembre, les *CAM-ship* totalisaient 60 allers et retours, alors qu'un tour d'opérations n'était que de quatre voyages au sein de la MSFU. Au cours de l'hiver, les équipages et les avions souffrirent terriblement des conditions atmosphériques au milieu de l'Atlantique et connurent peu d'engagements. Les opérations des *CAM-ship* furent suspendues le 3 janvier 1942 et ne reprirent pas avant le mois de mars, époque à laquelle la MSFU était passée sous les ordres du *Wing Commander* George Pinkerton, un pilote de l'aviation auxiliaire avant la guerre.

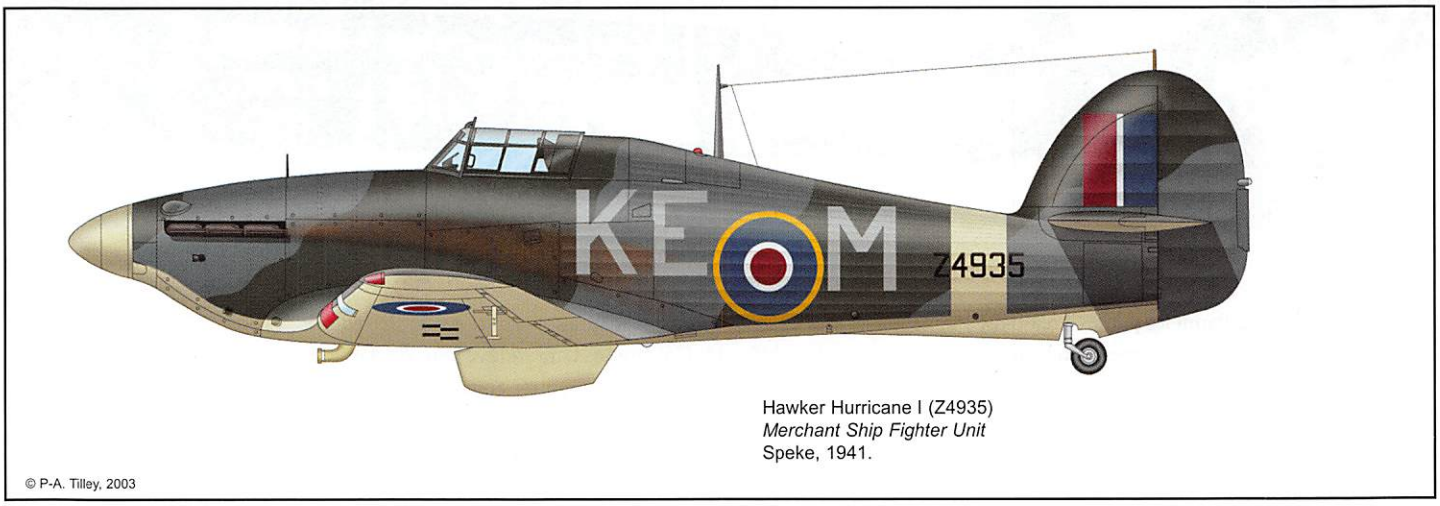
Victoire et tragédie

Au début de l'année 1942, il fut décidé d'étendre le champ d'activité de la MSFU à la protection de la route arctique,

Un Sea Hurricane Ia (V6756) sur la catapulte de l'*Empire Tide* en août 1941.
Moins d'un an an plus tard, ce *CAM-ship* survivra à la tragédie du convoi PQ 17.
Son pilote était alors le *Flight Lieutenant* Turley-George.
(Admiralty)

dont 140 des 200 miles qui conduisaient les convois à Archangelsk et Mourmansk se trouvaient à portée des bombardiers allemands basés en Norvège. Le premier convoi à bénéficier de la présence d'un *CAM-ship* fut le PQ 15 auquel fut intégré le MV *Empire Morn* qui transportait deux avions, dont un était destiné à établir une base de réserve à Keg Ostrov, près d'Archangelsk. Ce fut lors du retour du convoi, alors rebaptisé QP 12, que la MSFU allait remporter sa première victoire. Dans la matinée du 25 mai 1942, le *Flying Officer* John Kendall fut lancé en pleine mer de Barents depuis l'*Empire Morn*. À 8h50, il fut dirigé vers un Ju 88. Il s'en rapprocha rapidement et l'attaqua à une distance de 200 mètres. Lâchant une épaisse fumée noire, le Junkers perdit petit à petit de la vitesse et de l'altitude jusqu'à ce qu'il percute la mer à une douzaine de kilomètres devant le convoi. Ironie du sort, Kendall qui venait de remporter la première victoire de la MSFU allait malheureusement constituer sa première perte. Il sauta beaucoup trop bas et mourut quelques instants après avoir été repêché.

Le convoi suivant, le PQ 16, qui croisa le QP 12 quelques minutes avant le combat aérien, fit l'objet de violentes attaques aériennes, tout d'abord de la part de Ju 88 qui le bombardèrent en piqué. Dans la soirée, le *Pilot Officer* A.J. Hay fut catapulté de l'*Empire Lawrence* et prit à partie une formation de bombardiers-torpilleurs Heinkel He 111. Il visa le dernier appareil de la branche droite du « V », tirant deux rafales de trois secondes à 200 mètres de distance. Hay nota des coups au but sur un moteur et l'avion perdit quelques morceaux de métal. Il se tourna vers un second bombardier, le touchant dans la région du poste de pilotage. Il fut à son tour atteint par les mitrailleurs allemands. Son avion pissant le glycol et lui-même blessé et à moitié aveugle, il n'en parvint pas moins à vider ses chargeurs sur un Ju 88 qui passait à sa portée. Hay sauta dans une eau glaciale et



Hawker Hurricane I (Z4935)
Merchant Ship Fighter Unit
Speke, 1941.

© P-A. Tilley, 2003

fut recueilli six minutes plus tard. La destruction du premier bombardier lui fut confirmée. Malgré la perte de plusieurs navires, son intervention avait perturbé la manœuvre d'attaque des Allemands, les empêchant de couler davantage de bâtiments. Toutefois, l'*Empire Lawrence* devait être envoyé par le fond quelques jours plus tard.

Nouveaux succès

Les *CAM-ship* affectés à la route vers Gibraltar ne tardèrent pas non plus à entrer en action. Le 14 juin, le *Pilot Officer* Saunders intercepta et mit en fuite un Condor qui menaçait son convoi. La MSFU continua à assurer la protection des convois arctiques, mais en effectif réduit car les porte-avions d'escorte commençaient à assurer la relève. Le convoi suivant, le tristement célèbre PQ 17, ne connut pas la même chance que le PQ16 : il fut presque intégralement coulé. Curieusement, parmi les rares rescapés se trouvait le MV *Empire Tide*, dont le pilote, le *Flight Lieutenant* Dickie Turley-George, était fou de rage de ne jamais avoir reçu l'ordre de décoller !

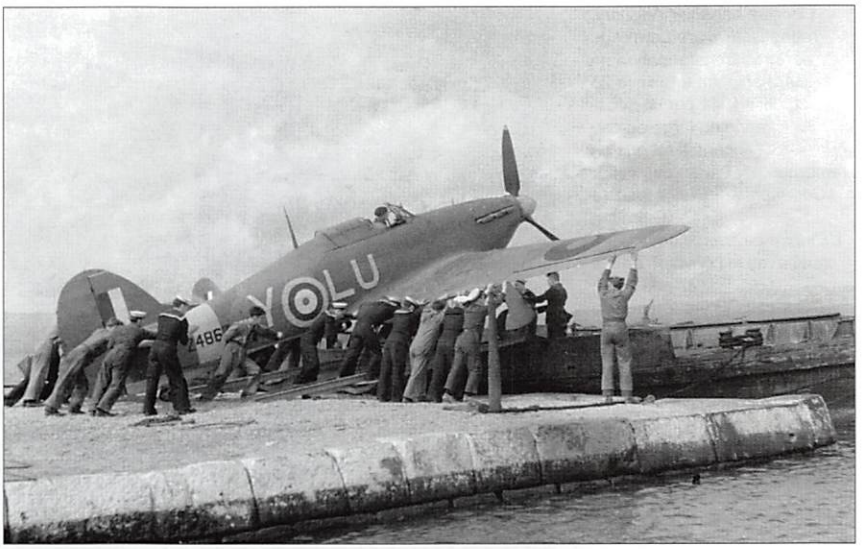
Le PQ 18, qui se composait de quarante navires, bénéficia d'une solide escorte, représentée notamment par le porte-avions HMS *Avenger*, dont les Sea Hurricane des N° 802 et 883 *Squadrons* connurent deux journées intenses les 13 et 14 septembre. Peu avant midi le 18 septembre, l'*Empire Morn* catapulta son Hurricane, piloté par le *Flying Officer* A.H. Burr, qui fut dirigé vers une formation de 15 Heinkel 111 armés de torpilles. Évitant le tir de la DCA amie, Burr effectua une passe frontale et descendit un assaillant. Il plongea ensuite sur le reste de la formation au moment où elle allait lancer ses torpilles. Son action fut décisive car les Heinkel ne mirent aucun coup au but. Burr alla atterrir sur un aérodrome près d'Archangelsk, sauvant ainsi un précieux avion. Il donna sa version des faits :

« *J'ai vu les 15 He 111 arriver en ligne de front. Ils étaient à environ 5 km par trois-quarts arrière du convoi. J'ai piqué sur eux et ai exécuté une passe frontale et une passe latérale par la gauche sur un He 111, ouvrant le feu entre 300 et*

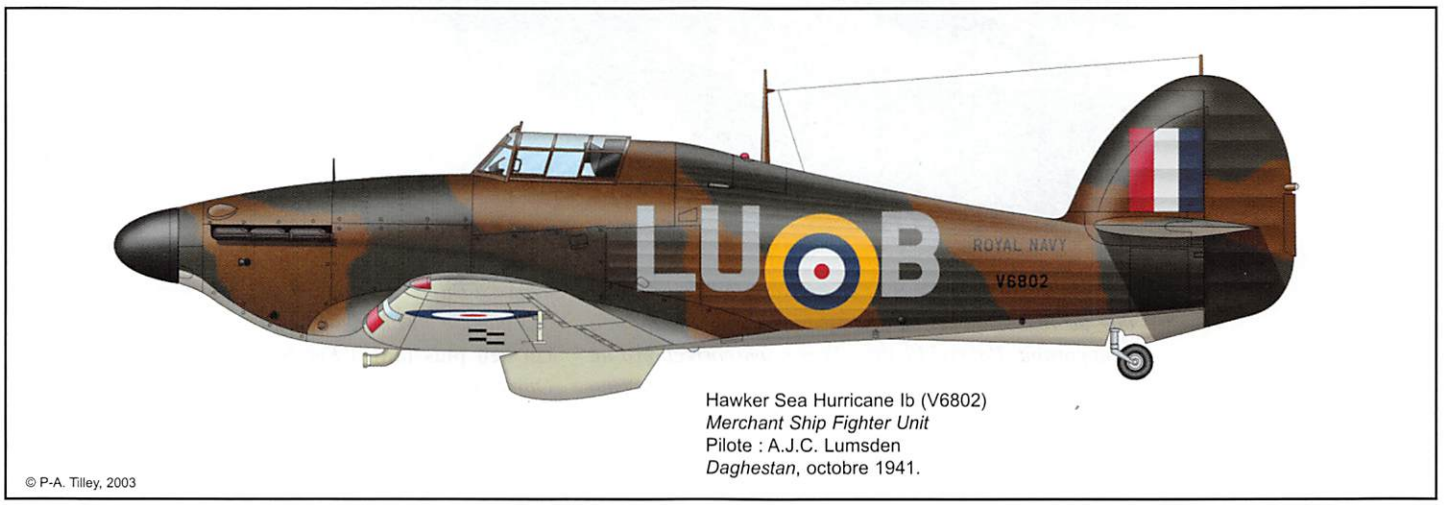
La catapulte d'entraînement à Speke avait été installée face à la Mersey au-dessus de laquelle les avions étaient lancés.
Le *Flying Officer* Basil « Stapme » Stapleton s'entraîna aussi sur le Z4936 (KE-M) que l'on voit en train d'être placé sur les rails. (Collection P.H.T. Green)

150 mètres de distance. J'ai noté des coups au but dans le moteur et dans le nez du Heinkel et quand j'ai dégagé en grimpant et en virant sur ma gauche, j'ai aperçu de la fumée blanche s'échapper de son moteur droit. Je suis revenu à 250 mètres et ai épuisé mes munitions sur ses deux moteurs, mais comme je me trouvais dans le champ de tir de la DCA des navires, j'ai dégagé pour me retrouver sur le flanc tribord du convoi. En virant devant le convoi, j'ai aperçu l'épave d'un Heinkel 111 sur l'eau. »

Ceux de Gibraltar connurent aussi quelques succès, notamment le 1er novembre 1942 sur la route du retour. Le *Flying Officer* Taylor DFM, qui avait déjà inscrit cinq victoires et demie à son palmarès, était de service à bord de l'*Empire Heath* quand, peu avant 10 heures, l'alerte fut donnée à la suite de l'apparition d'un Condor qui commença à tourner en rond à une quinzaine de kilomètres de distance. Taylor prit place à bord du V7070 et fut lancé juste au moment où le Condor prononçait une attaque contre le *CAM-ship*. Malgré une radio récalcitrante, Taylor prit le bon cap et en poussant les gaz à fond il commença à rattraper le Condor qui avait fait demi-tour. Bien qu'aveuglé par les reflets du soleil sur l'eau et malgré le tir nourri des mitrailleurs allemands qui le toucha à l'aile gauche, il se mit en position favorable pour ouvrir le feu. Le Condor qui volait alors très bas tenta de grimper pour trouver son salut dans les nuages. Taylor pensa : « *Il monte juste devant moi. Il est fait.* ». S'approchant à moins de 200 mètres, il appuya sur la détente, ses rafales déchirant la cabine. Le Condor continua à grimper un court instant puis bascula et alla percuter la mer. Taylor annonça sa victoire par radio : « *Tombé ! Il est tombé !* » Il n'y eut aucun survivant à bord du F8+DS de l'équipage de l'*Oberleutnant* Arno Gross de la 7./KG 40. Taylor revint vers le convoi où tous les navires le saluèrent en actionnant leur sirène. Il sauta alors dans l'eau, mais il avait « oublié » de dire qu'il ne savait pas nager ! Taylor réussit néanmoins à surnager tant bien que mal jusqu'à ce qu'il soit repêché. Il s'en fallut de quelques minutes que le seul as ayant revendiqué une victoire avec la MSFU ne reçoive une DFC bien méritée... à titre posthume !



En haut :
le Sea Hurricane Z4867 (LU-Y) est poussé à la force des bras sur une barge pour être ensuite hissé à bord d'un *CAM-ship*. (ww2images.com)



Hawker Sea Hurricane Ib (V6802)
Merchant Ship Fighter Unit
Pilote : A.J.C. Lumsden
Daghestan, octobre 1941.

© P-A. Tilley, 2003

Un final en beauté

En mars 1943, les derniers *CAM-ship* furent affectés aux convois de Gibraltar et d'Afrique du Nord. Ce ne fut pas pour autant une sinécure, car plusieurs d'entre eux furent victimes de mines ou de torpilles aériennes, comme l'*Empire Morn*, coulé par une mine au large de Casablanca non sans avoir eu le temps de lancer son avion, et l'*Empire Eve*, envoyé par le fond au large de l'Afrique du Nord le 18 mai 1943. Le pilote de l'*Empire Eve* était le *Flight Lieutenant* Mowbray Garden DFC, qui avait revendiqué plusieurs victoires à bord de Buffalo en Malaisie l'année précédente [1].

La mise en service progressive de nouveaux porte-avions d'escorte entraîna la dissolution de la MSFU le 8 juin 1943. Ce n'était qu'une date officielle, car plusieurs éléments de l'unité se trouvaient alors encore en mer. Revenant de Sierra Leone à destination de Gibraltar, le convoi SL 122 était protégé par les deux derniers *CAM-ship*, l'*Empire Tide* et l'*Empire Darwin*. Le 23 juillet, il fut attaqué par des Condor et le *Flying Officer* J.A. Stewart, lancé de l'*Empire Darwin*, descendit l'un de ces gros prédateurs et mit en fuite un second. Il a raconté comment les choses se sont passées : « *J'ai reconnu un FW 200 volant à 300 mètres d'altitude et je l'ai pris en chasse. Il volait plein nord, mais vira pour voler plein sud pendant une minute avant de mettre le cap à l'est, descendant à moins de 60 mètres. Je n'ai eu aucun mal à le rattraper avec mon moteur aux deux tiers de sa puissance, 2 600 t/mn et à 400 km/h et j'ai prononcé mon attaque sur ses*

[1] Voir Aéro-Journal n° 17, page 31.

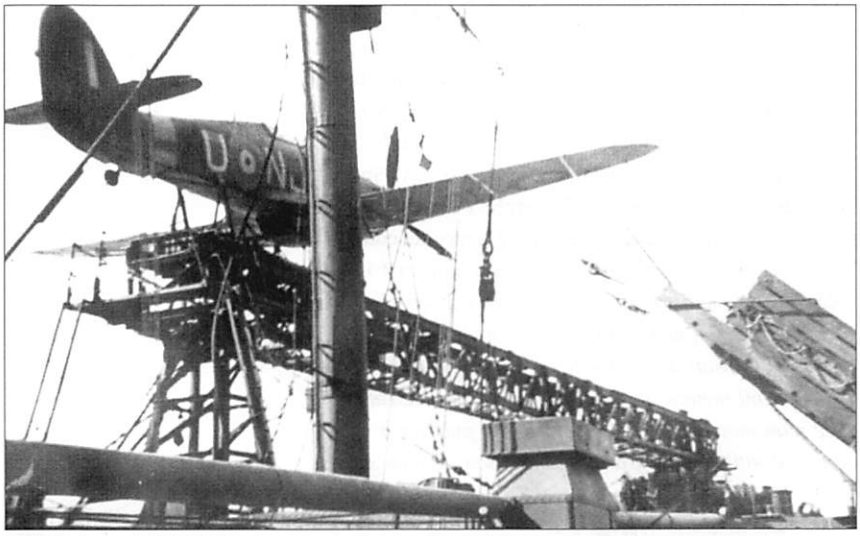
L'ancien bananier *Ariguani*, rebaptisé *Empire Lawrence* après sa transformation en *CAM-ship*, fut torpillé le 26 octobre 1941 par un sous-marin au large du cap St-Vincent. Il fut pris en remorque par l'aviso des FNFL *Commandant Duboc* jusqu'à Gibraltar. L'*Empire Lawrence* devait être coulé avec le convoi PQ 16 le 27 mai 1942. Sur cette photo, on note la disposition de la catapulte à l'avant du bâtiment. (ww2images.com)

trois-quarts arrière gauches en arrivant le soleil dans le dos, de 40 à 15°, ouvrant le feu depuis 300 mètres jusqu'à bout portant. J'ai visé l'habitacle avec une correction d'un cercle à un cercle et demi et j'ai tiré une rafale de cinq secondes. J'ai vu les balles frapper la mer autour du nez, puis un éclair blanc très brillant provenant de la tourelle. Ils me tiraient dessus à bout portant, me plaçant dans une situation inconfortable, mais je ne vis aucun coup au but sur mon avion. Après avoir dégagé sur ma gauche, j'ai répété mon attaque. »

Stewart évacua en parachute et au bout d'un quart d'heure, il fut recueilli par l'aviso HMS *Leith* où on lui offrit un bon bain chaud et un verre de whisky bien mérité. Dans ses mémoires, « Stapme » Stapleton rapporte qu'un pilote avait été traité de la même manière après un bain forcé dans l'océan et que le message envoyé par le bâtiment qui l'avait recueilli était rédigé ainsi : « *Pilote très humide à l'extérieur et maintenant très humide à l'intérieur !* »

Un peu plus tard, l'*Empire Tide* catapulta le *Flying Officer* P.J.R. Flynn en très exactement 84 secondes. Lui non plus ne fut pas long à entrer en contact avec un Fw 200 qu'il attaqua, mitraillant la tourelle arrière, le sabord de gauche et le poste de pilotage avant de se concentrer sur les moteurs gauches. Il fut aussi copieusement arrosé par les mitrailleurs allemands qui firent éclater la verrière au-dessus de sa tête. Cependant, avec un moteur crachant de la fumée, le Condor se débarrassa de ses bombes et commença à perdre de l'altitude jusqu'à ce qu'il amerrisse en catastrophe. Flynn sauta à son tour et fut récupéré par le HMS *Enchantress*.

Ainsi s'acheva sur un double exploit la courte carrière de la *Merchant Ship Fighter Unit*. Il était difficile d'imaginer une meilleure fin... un mois et demi *après* sa dissolution !



Un Sea Hurricane prêt à être lancé à l'été 1941. On note que tous les appareils ne portaient pas le code de la MSFU : « LU ». (Collection de l'auteur, via J.D. Oughton)

Liste des *CAM-ship* utilisés par la MSFU

Daghestan – Dalton Hall – Eastern City – Empire Baffin – Empire Burton († 20.09.41) *– Empire Clive – Empire Darwin – Empire Day – Empire Dell* († 12.04.42) *– Empire Eve – Empire Faith – Empire Flame – Empire Foam – Empire Franklin – Empire Gale – Empire Heath – Empire Hudson* († 10.09.41) *– Empire Lawrence* († 27.05.42) *– Empire Moon – Empire Morn – Empire Ocean* († 05.08.42) *– Empire Rainbow – Empire Ray – Empire Rowan – Empire Shackleton* († 29.12.42) *– Empire Spray – Empire Spring* († 14.02.42) *– Empire Stanley – Empire Sun* († 07.02.42) *– Empire Tide – Empire Wave* († 02.10.41) *– Helencrest – Kafiristan – Novelist – Primrose Hill* († 29.10.42).

Gaston Chazara
UN FAFL CHASSEUR DE SOUS-MARINS

Sergent-chef Georges-Didier Rohrbacher
du
Service historique de l'armée de l'Air

Servir comme pilote dans les FAFL

Né à Tanger (Maroc) le 10 juillet 1913, Gaston Chazara y fait ses études secondaires. En octobre 1931, engagé volontaire pour deux années, il est incorporé au 123ème escadron du Train, à Casablanca, et fait campagne d'octobre à décembre 1932, à l'Oued Braa. En février 1933, il est affecté au 32ème régiment du Train et fait de nouveau campagne, de février à juillet 1933, dans la région de Tadla.

Libéré en octobre 1933, Gaston Chazara devient commis des douanes. Il croise les grandes figures de l'Aéropostale qui font escale à Tanger : Didier Daurat, Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry.

La mobilisation de septembre 1939 le surprend à Casablanca, où il retrouve le 32ème rgiment du Train, le même qui l'avait libéré six ans auparavant. Le 22 septembre, il est affecté à la section sanitaire n° 132, puis au 26ème régiment du Train, à Tunis et enfin, détaché comme conducteur à l'hôpital militaire de Tunis. L'armistice signé, il est démobilisé le 9 août 1940, non sans avoir entendu parler de l'appel du général de Gaulle.

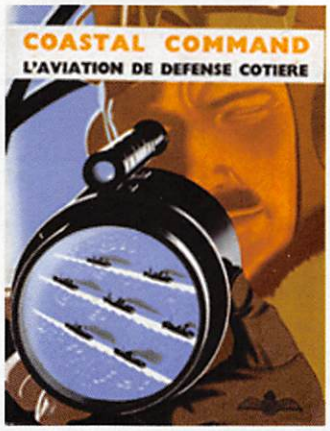
Décidé à rejoindre la France Libre, Gaston Chazara envisage de se poser avec un avion à Gibraltar, tout en ignorant cependant que plusieurs aviateurs français y sont parvenus depuis le 30 juin 1940, tels René Mouchotte, Charles Guérin et Henry Lafont, à bord d'un Goéland. Pour ce faire, il prend des cours de pilotage à l'aéro-club de Tanger, où il obtient début 1941 le brevet du 1er degré. Il doit finalement abandonner cette tentative par voie des airs : alors qu'il décolle avec un Caudron Luciole pour mettre son plan à exécution, il aperçoit des chasseurs espagnols près de la côte et n'insiste pas…

C'est finalement en bateau qu'il atteint Gibraltar, le 26 mai 1941. Aussitôt engagé dans les FAFL (matricule 30758), il demande à y servir comme pilote. Il embarque à destination de l'Angleterre, en compagnie d'autres ralliés, J. Marquis, M. Sanlys, B. Borudy, G. Lents. Débarqué à Greenock, il subit l'inévitable interrogatoire dans une des *Royal Patriotic Schools*, pour confirmer son identité, sa qualité et ses intentions, puis est affecté le 15 août au camp de Camberley, commandé (pour les éléments « Air ») par le capitaine Ottensooser. Il y retrouve d'autres Français libres de toutes armes et de divers horizons, qui apprennent les indispensables rudiments de langue anglaise avant une affectation en école de spécialisation. Parmi ses meilleurs camarades, les Tahitiens Machecourt, Aubry, Gournac et Kainuku

Un long entraînement

En décembre 1941, Gaston Chazara commence son cycle d'entraînement dans la RAF : au N° 10 *Initial Training Wing*

Un Warwick GR. 5 du N° 179 *Squadron*.
(ww2images.com)



Chasseur de sous-marins

(Scarborough), il suit en effet des cours au sol portant sur la navigation aérienne. Nommé caporal le 1er avril 1942, il rejoint quinze jours plus tard la N° 8 *Elementary & Reserve Flying Training School* (EFTS) à Reading. Il y vole exclusivement sur biplace d'entraînement Miles Magister, avec des instructeurs anglais. Le 1er mai 1942, c'est le fameux « lâcher », Gaston Chazara est seul dans l'avion.

Au bout d'une trentaine d'heures de vol, dont la moitié en solo, il est reçu à un test aérien, présélection lui permettant de continuer sa formation de pilote au Canada. À partir de juillet 42, celle-ci se poursuit en effet à la 31 EFTS de Winton (province d'Alberta). Les exercices se succèdent, sur Stearman PT-27 et DH.82, mais il n'est pas encore véritablement pilote de la RAF. En effet, l'étape suivante consiste à passer par une *Service Flying Training School*, école de spécialisation (monomoteurs ou bimoteurs), en l'occurrence la N° 34 SFTS de Medecine Hat (province d'Alberta) en septembre 42. Lorsque cette école se spécialise entièrement dans le vol monomoteur, Gaston Chazara rejoint la N° 32 SFTS de Moose Jaw. Il ne sera pas un chasseur : c'est en effet sur bimoteur Airspeed Oxford qu'il se perfectionne et qu'il décroche les « ailes » tant convoitées, est-à-dire le brevet de pilote de la RAF (n° 251/GB pour les FAFL), le 22 janvier 1943. Le même jour, il est nommé sergent, titulaire d'un peu plus de 200 heures de vol.

Gaston Chazara (au centre) en compagnie des autres membres de l'équipage de son Warwick GR.5 PN747 du N° 179 *Squadron* à St-Eval fin 1944.
(Photo G. Chazara)

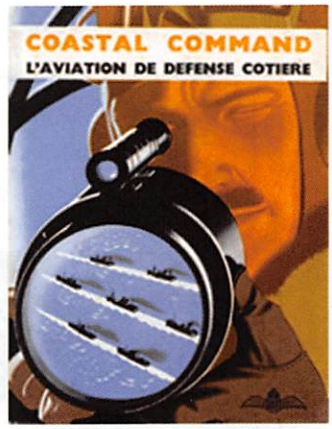
De retour en Angleterre, il rejoint en mars 1943 la N° 18 *Advanced Flying Unit*, à Church Lawford; si le vol et la navigation sont en effet relativement aisés au Canada, le passage par un AFU est en effet nécessaire pour familiariser les élèves au vol en Grande-Bretagne, où la météorologie est bien moins favorable. Toujours sur Airspeed Oxford, il s'entraîne ainsi au vol sans visibilité, notamment de nuit. Il totalise alors 340 heures de vol mais sa formation de pilote apte à rejoindre un *Squadron* de première ligne n'est pas tout à fait terminée : il doit encore passer par une *Operational Training Unit*, unité d'entraînement opérationnel. C'est l'ultime étape de la formation de pilote, effectuée sur l'avion d'arme de la future unité combattante.

Mais malgré son désir de servir au groupe de bombardement FAFL *Lorraine* – N° 342 *Squadron* pour la RAF, équipé de bombardiers Douglas Boston – il n'est pas transformé sur ce bimoteur en OTU, mais est affecté en juillet 1943 à Bridgenorth, pour y suivre une formation au sol de navigation à longue distance (*general reconnaissance course*).

Avec le *Coastal Command*

Le 14 septembre 1943, le sergent Chazara est affecté à la N° 6 OTU (Silloth). L'unité est équipée de bombardiers bimoteurs Vickers Wellington, mais il s'agit en fait d'une version de patrouille maritime à long rayon d'action. Gaston Chazara est donc destiné à servir dans le *Coastal Command*, (commandement de l'aviation côtière), chargé de la défense des approches maritimes de la Grande-Bretagne, mais aussi de la protection des convois alliés et la destruction lointaine de la navigation ennemie. Ainsi s'explique son long cursus d'entraînement, aboutissant à la maîtrise du vol à longue distance, par tous les temps. En décembre, après quelques vols de prise en main, Gaston Chazara est rapidement qualifié commandant d'avion, sur tous les modèles de Wellington. C'est ce même mois qu'il forme son équipage (*Flight Sergeant* Green, navigateur, *Sergeant* Leigh, pilote, *Sergeant* Dands, *Sergeant* Jenkins et *Sergeant* Johnston, radio-mitrailleurs), avec lequel il poursuit l'entraînement opérationnel (exercices de navigation et de bombardement). Le 19 avril 1944, toujours avec cet équipage venu de tout le Commonwealth (auquel se joint le *Sergent* Jew, mitrailleur), il rejoint le N° 179 *Squadron* à Predannack (Cornouailles). Il est le seul Français de l'unité [1]. Le 10 juin, c'est la première patrouille opérationnelle, un vol de onze heures sur la Manche, en protection du débarquement de Normandie. Les sous-marins allemands, les fameux *U-Boote*, essaient en effet d'approcher les gigantesques convois navals alliés, qui transportent hommes et matériels vers les plages normandes. Plusieurs sont interceptés et si Gaston Chazara ne peut lui-même participer à l'une de ces actions, sa présence, comme celle des autres Wellington du *Coastal Command*, entrave sérieusement l'action des *U-Boote* en faisant peser sur eux une menace perpétuelle. La mission n'est évidemment pas sans danger et un autre Wellington du N° 179 *Squadron* est abattu ce même 10 juin.

Le 5 juillet, patrouille sur le golfe de Gascogne, où les avions du *Coastal Command* ont déjà affronté de nombreux avions de la Luftwaffe et perdu bien des leurs. Escortes de convois dans l'Atlantique, patrouilles antisousmarines, les



missions se succèdent à partir de Predannack puis de Chivenor (Devon), de Benbecula (Hébrides Extérieures), à nouveau Chivenor (Devon) et enfin St-Eval (Cornouailles). C'est d'ailleurs à son arrivée à St-Eval, le 1er novembre, que le N° 179 *Squadron* échange ses Wellington XIV contre des Warwick V, un peu plus puissants.

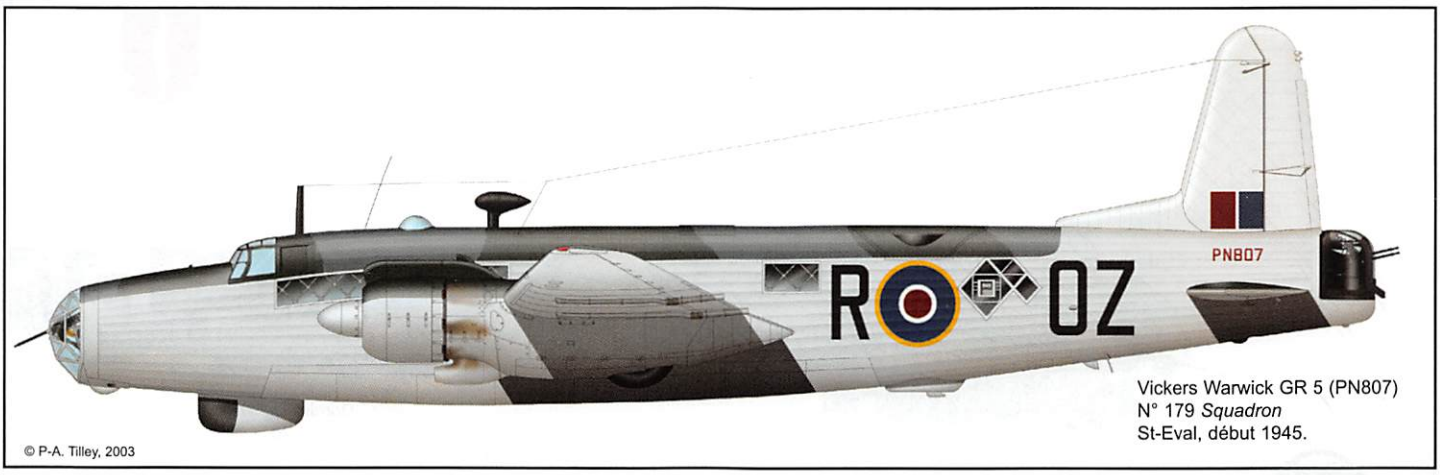
Le 25 novembre 1944, Gaston Chazara est nommé sous-lieutenant. Encore a-t-il fallu que la RAF insiste pour cette promotion, en précisant à l'état-major français dès juillet 1944 : « *Bien qu'il soit au N° 179* Squadron *depuis peu de temps, il s'est montré un exceptionnel commandant d'avion, sachant extrêmement bien superviser et contrôler son équipage. Il montre invariablement un très bon exemple de droiture et de discipline* ». Issu du rang, ayant suivi une longue formation dans les écoles de la RAF puis, seul Français dans une unité anglaise, il est un peu « oublié » par l'état-major des FAFL.

Fin 1944, le plus célèbre des pilotes FAFL servant dans le *Coastal Command*, le *Wing Commander* Max Guedj, chef du N° 143 *Squadron*, fait un passage à St-Eval; Gaston Chazara demande à servir sous ses ordres, sur Mosquito, mais le commandant « Maurice » décline cette demande calmement, sans donner de raison. Max Guedj, qui trouvera la mort héroïquement le 15 janvier 1945 à Leirvik (Norvège), ne connaissait que trop les pertes terribles subies par les unités de Beaufighter et de Mosquito du *Coastal Command*, décimées par la Luftwaffe et la terrible *Flak* des navires allemands.

Le 8 mai 1945, à l'heure de la victoire, Gaston Chazara a réalisé trente missions de guerre (en 298 heures de vol dont 170 de nuit). Quelques missions antisousmarines sont pourtant encore menées, les Alliés craignant des attaques de *U-Boote*, menées par des équipages fanatiques ou n'ayant pas entendu la signature de la paix. Après la victoire, Gaston Chazara demeure au N° 179 *Squadron* et continue d'y voler régulièrement pour des missions plus pacifiques, notamment de sauvetage en mer. Le 14 Juillet 1945, dans l'Atlantique, il escorte le convoi amenant le président américain Trumann à la conférence de Postdam puis, après un ultime vol au N° 179 *Squadron*, le 5 décembre, il rentre en France et est démobilisé trois mois plus tard.

Un combattant discret

Peu après son deuxième retour à la vie civile, Gaston Chazara entre à Air France et y pilote Dewoitine 338, Bloch 221, SNCASE 161 Languedoc, DC-3, DC-4 (à bord duquel il prend part au pont aérien de Berlin), Lockheed Constellation, Vickers Viscount et Boeing 707, ce jusqu'en 1967, où il totalise alors environ 20 000 heures de vol.



© P-A. Tilley, 2003

Vickers Warwick GR 5 (PN807)
N° 179 *Squadron*
St-Eval, début 1945.

Lieutenant de réserve en août 1947, c'est en novembre 1955 seulement que l'armée de l'Air lui décerne une citation à l'ordre de la division aérienne [2] : « *Excellent officier pilote, ayant rejoint les forces françaises libres dès 1941 dans le but de pouvoir continuer la lutte contre l'ennemi. Détaché au N° 179 Sqn de la R.A.F., y effectue 30 missions de reconnaissance, surveillance et escortes de convois en mer, dans des conditions très difficiles, manifestant un courage et un allant continuels. Cette citation comporte l'attribution de la croix de Guerre 39-45 avec Étoile d'argent* ».

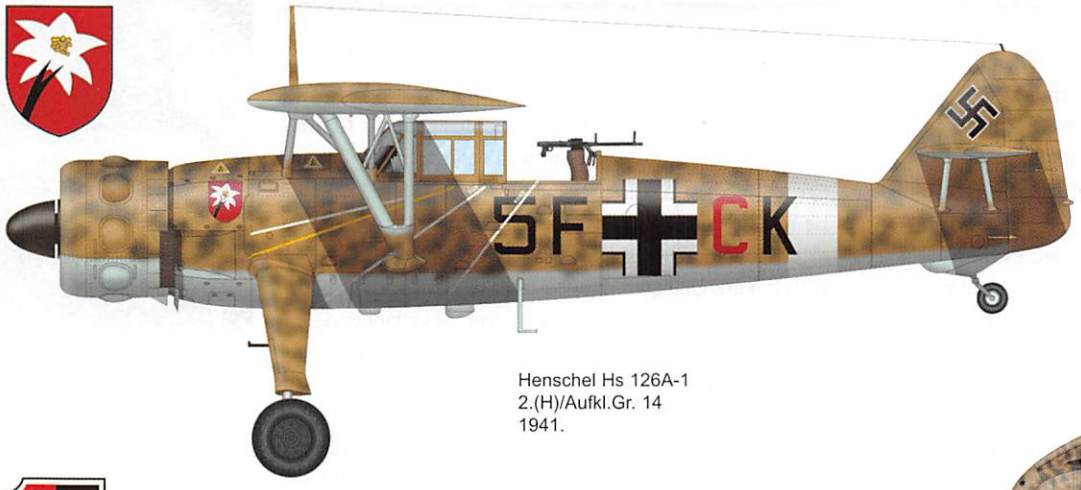
Fait Chevalier de la Légion d'honneur le mois suivant, il est également titulaire de la Médaille commémorative de la France Libre, de la *1939-1945 Star*, de l'*Atlantic Star* et de la *Defence Medal*. Il est aujourd'hui le plus ancien aviateur français chasseur de sous-marins, au sens moderne du terme, c'est-à-dire avec l'utilisation d'un radar, d'un phare de recherche et de bouées sonores, ainsi que pratiquent aujourd'hui les Dassault-Breguet Atlantique de la Marine nationale, avec des équipements autrement plus nombreux et performants.

Mais plus que tout, homme véritablement modeste et ne recherchant ni la publicité ni les honneurs, il n'a jamais oublié cette importante période de sa vie et ses camarades des FAFL, dont la plupart ne virent jamais la concrétisation de leurs efforts, de leurs combats. Aujourd'hui retiré dans l'Oise, où il a accepté de nous ouvrir ses archives, il fait partie de ces combattants anonymes qui n'étaient pas des « héros » mais qui, simplement, ont fait leur devoir.

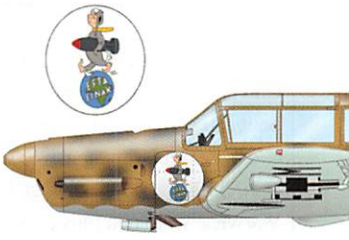
[1] Cinq autres pilotes des FAFL volèrent sur Wellington au sein du *Coastal Command* : le sergent Lucien Bourdin (disparu lors d'une mission d'entraînement sur Wellington XIV le 25 octobre 1943, avec le 612 Sqn) et le capitaine François Brunschwig (disparu en mission de guerre sur Wellington XIV le 30 juillet 1944, avec le 172 Sqn), ainsi que Joseph Houriez (tué au *Lorraine* le 4 août 1944), Louis Jaffré et Jean Lecouté, qui volèrent tous trois au 612 Sqn.

[2] Citation pour laquelle il avait été proposé par l'état-major des FAFL en 1945, puis par la commission FAFL en 1946 !

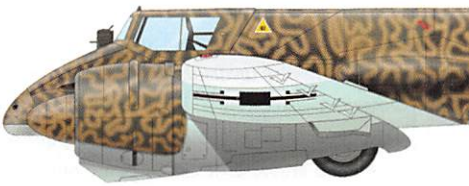
Mes pensées affectueuses à Gaston Chazara pour m'avoir permis de recueillir et publier son témoignage, et mes remerciements à Jean Lasserre, qui a été le seul à avoir évoqué ce combattant modeste donc oublié, ainsi qu'à Philippe Bauduin, Ross McNeill (auteur de *Coastal Command Losses*, volume 1/1939-41), Claude Serf et Yves Morieult pour leur contribution amicale. Les droits liés à la publication de cette étude seront versés œuvres sociales des Ailes brisées.

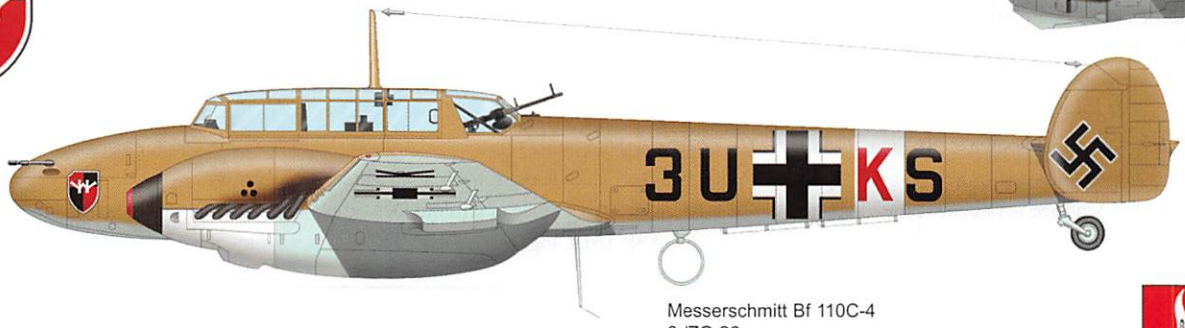


Henschel Hs 126A-1
2.(H)/Aufkl.Gr. 14
1941.

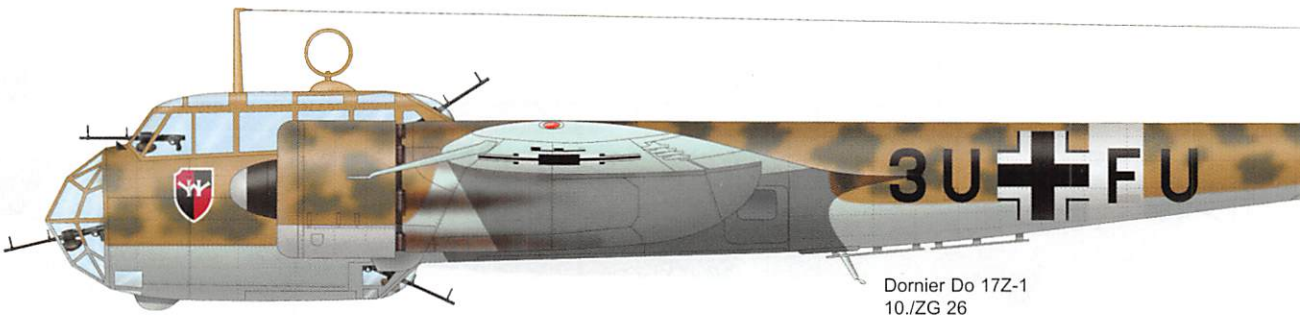


Messerschmitt Bf 108
Sonderkommando Blaich
Hon, janvier 1942.

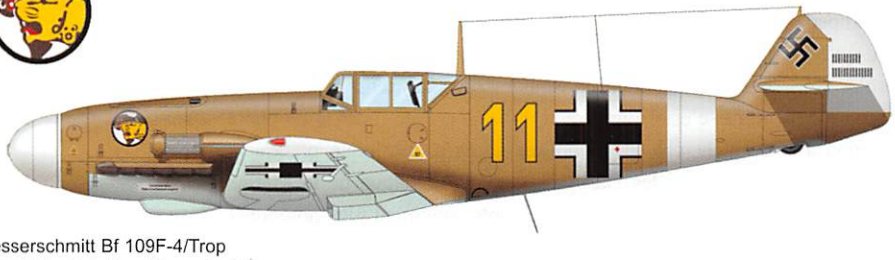




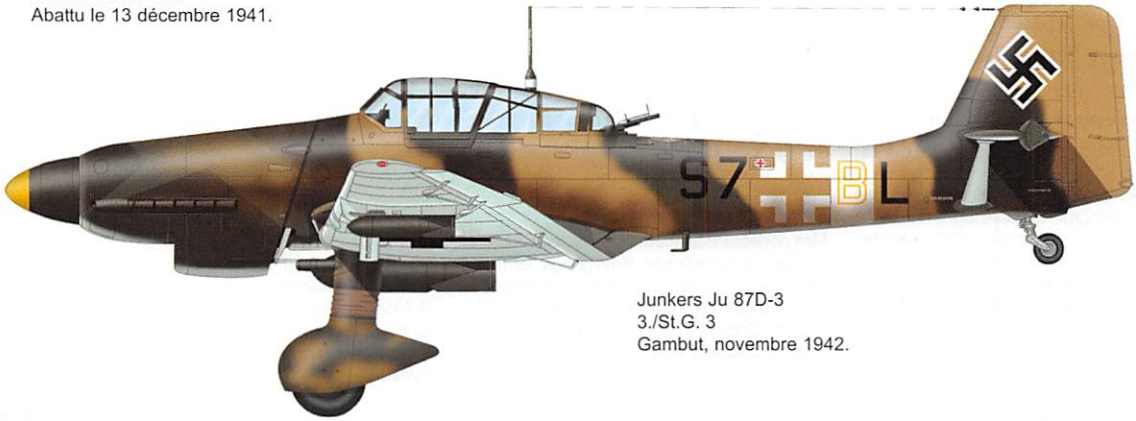
Messerschmitt Bf 110C-4
8./ZG 26
Trapani, mai 1941.



Dornier Do 17Z-1
10./ZG 26
Castel Benito, 1942.



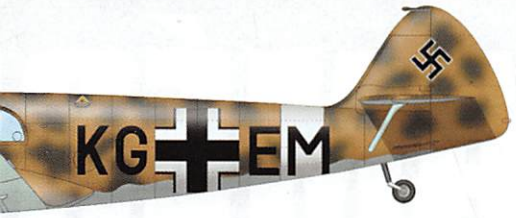
Messerschmitt Bf 109F-4/Trop
Oberfeldwebel Albert Espenlaub
1./JG 27
Arco Philaenorum
Abattu le 13 décembre 1941.

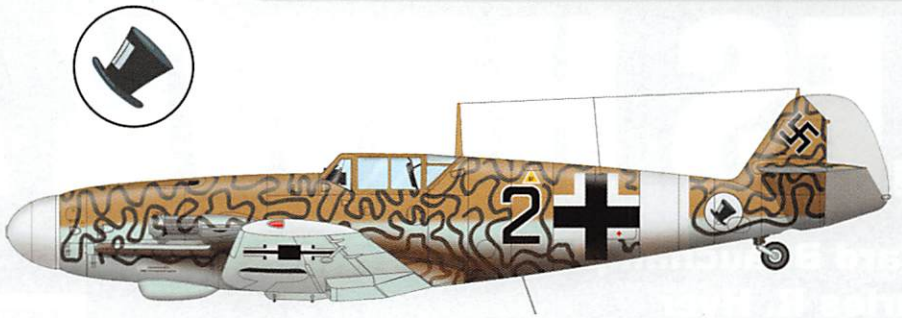


Junkers Ju 87D-3
3./St.G. 3
Gambut, novembre 1942.

© P-A. Tilley, 2003

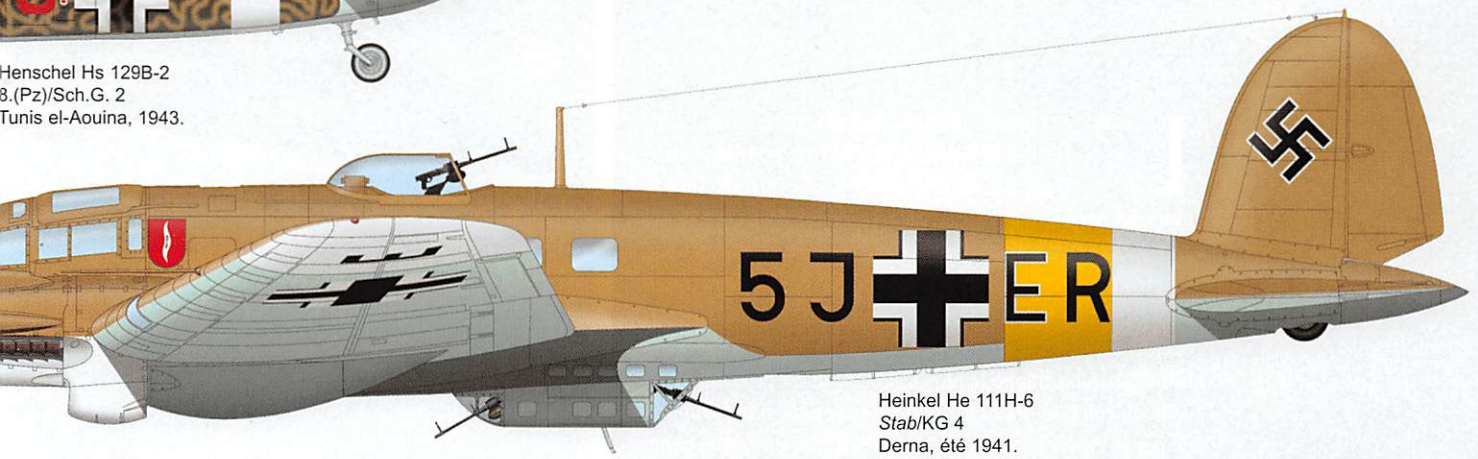
Afrikakorps



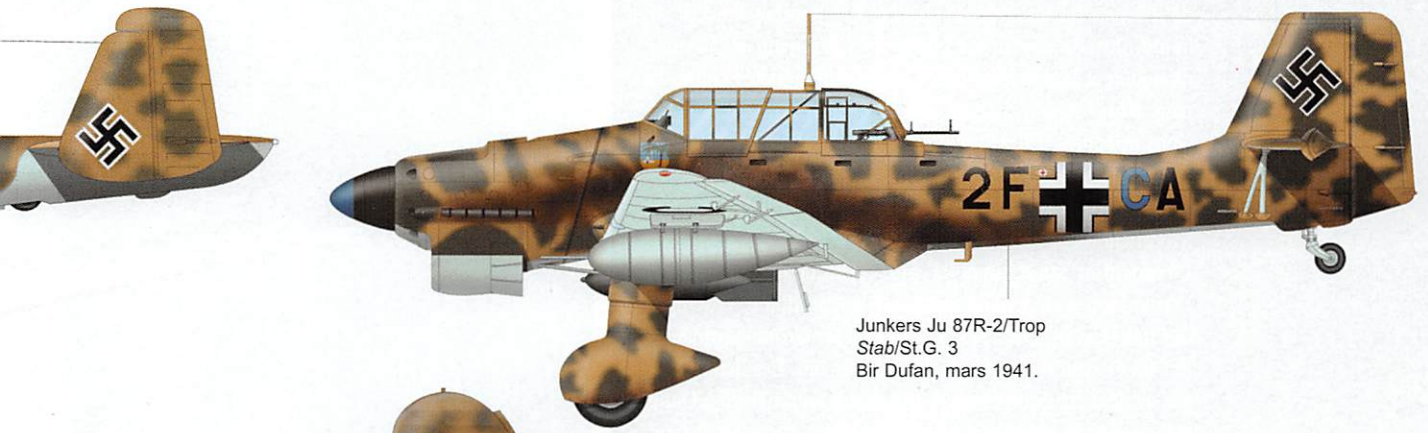


Messerschmitt Bf 109G-2/Trop
2./JG 77
Gambut, novembre 1942.

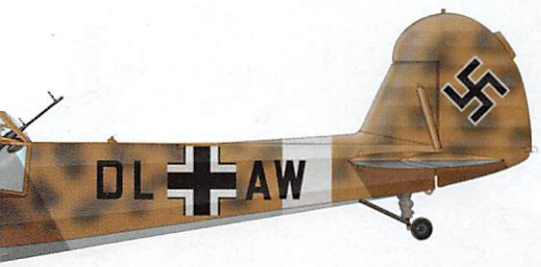
Henschel Hs 129B-2
8.(Pz)/Sch.G. 2
Tunis el-Aouina, 1943.



Heinkel He 111H-6
Stab/KG 4
Derna, été 1941.

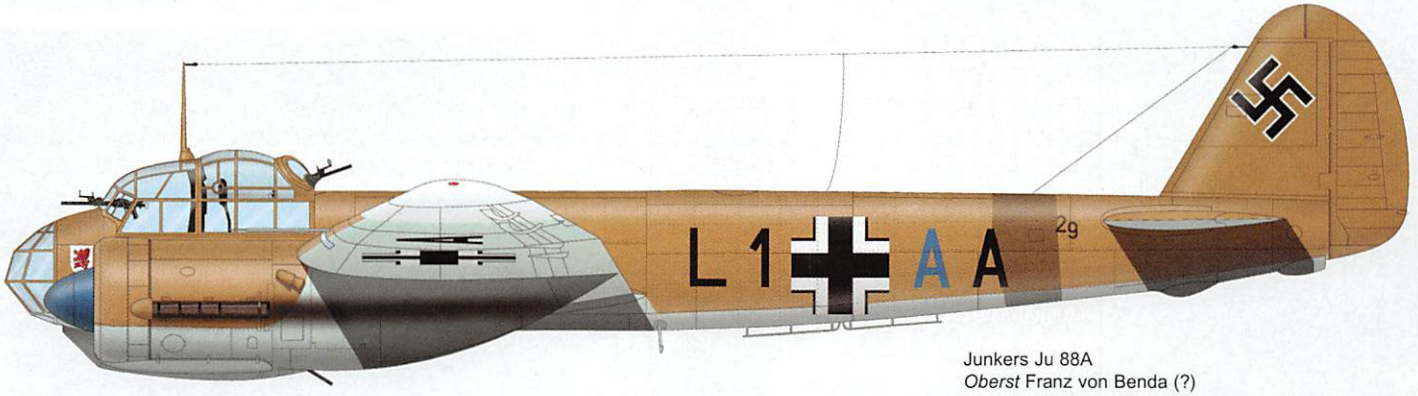


Junkers Ju 87R-2/Trop
Stab/St.G. 3
Bir Dufan, mars 1941.



Fieseler Fi 156C (DL+AW)
Wüstennotstaffel 1
Benghazi, 1941.

Messerschmitt Bf 109E-7/U1
8./ZG 1
Bir el-Abd; octobre 1942.



Junkers Ju 88A
Oberst Franz von Benda (?)
Stab/LG 1
Catane, septembre 1942.

LES HAWK AMÉR

Gérard Beauchamp
Charles R. Hyer

L'ATTAQUE SURPRISE JAPONAISE contre Pearl Harbor le 7 décembre 1941 fut pour les États-Unis un double choc. Les citoyens furent outragés par cette attaque sans déclaration de guerre de la part du Japon. L'US Navy était aussi étonnée qu'une nation, longtemps considérée comme incapable de produire autre chose que des copies de deuxième choix des armements occidentaux, avait pu causer un tel ravage.

L'image qui a frappé le plus l'Amérique est probablement celle du cuirassé *Arizona*, qui déplora le plus grand nombre de pertes en vie humaine de toute l'attaque. En fait, la perte de *Arizona* fut un coup de chance. Les bombes lancées de haute altitude contre les cuirassés *California* et *Nevada* manquèrent leurs cibles et les lancements répétés contre la paire *West Virginia* et *Tennessee,* ne causèrent que des explosions mineures. Elles furent également inefficaces contre le *Maryland*. En fait, les dommages les plus considérables furent infligés aux cuirassés par la torpille Type 91, Modification 2.

La position stratégique la plus critique en dehors de l'Amérique continentale était, sans aucun doute, l'archipel des îles Hawaii. Les 15th et 18th *Pursuit Groups* formaient le 14th *Pursuit Wing* pour la défense des îles. Les deux groupes avaient été équipés en P-36A avant leur arrivée à Oahu et les appareils répartis entre les escadrilles. Le souci du haut commandement était le rééquipement en matériel plus moderne mais, malheureusement, seules les cinq escadrilles du 18th PG venaient juste d'être transformées sur P-40 lorsque les Japonais attaquèrent. Seul le 44th Sqn ne sera pas surpris à Wheeler, ayant été temporairement transféré à Bellows Field pour des exercices de tir. Le 15th PG alignait un mélange de types de chasseurs : des P-40 neufs, des P-36A usagés et quelques antiques P-26A.

Le 23 octobre 1939, l'Air Corps avait expédié 25 P-36A à Wheeler Field, à bord d'un porte-avions de l'US Navy. La situation avec le Japon ayant empirée, l'Air Corps prit une première mesure pour renforcer la protection des îles. Une deuxième cargaison de P-36A arriva à Hawaii le 21 février 1941, à bord du porte-avions *Entreprise* avec pilotes et chefs d'équipe. Les Hawk venaient de Moffett, Hamilton, Selfridge et Langley pour combler les besoins des escadrilles à Wheeler et fournir une défense aérienne jusqu'à l'arrivée des plus modernes P-40 et P-39. Bien que ce modèle était dépassé, c'était toujours un plaisir de piloter un Hawk. Alu moment où l'on affectait les P-36A, fin avril, les premiers P-40B arrivèrent à Hawaii. Au fur et à mesure de leur réception, les pilotes se familiarisaient avec leurs caractéristiques et pratiquaient des exercices de tir. Cependant, pour accumuler les heures de vol les pilotes continuaient à voler sur P-26A et P-36A.

Les 15th et 18th PG n'apprirent pas à voler sur P-36 sans casse. Le 6 janvier 1941, les appareils 38-168 et 38-179 étaient détruits dans une collision en vol. Le 12 juillet, les 38-15 et 38-70 subissaient le même sort, mais les deux pilo-

ICAINS

DEUXIÈME PARTIE
DEUX HEURES DE GLOIRE

tes se parachutèrent sains et saufs. Le 29 août, le 38-146 s'envola de Wheeler pour ne jamais revenir, probablement perdu en mer. Enfin, le matin du 31 octobre, le *Lieutenant* WMJ Feiler (38-108) s'écrasait en mer au large du terrain de golfe de Kahuku. Le *Lieutenant* HF Thompson (38-083) s'écrasa en décrivant des cercles autour de Feiler. On soupçonne qu'il décrocha et tomba aussi en mer.

Le matin du 7 décembre 1941, 39 Hawk étaient disponibles en première ligne, bien qu'ils aient été relégués au rôle de transformation des pilotes. Le passage brutal du temps de paix à la vraie guerre au matin du 7 décembre 1941 signifiait que les jours d'antan de l'Air Corps étaient révolus à jamais. Un total de 538 avions de tous types se trouvaient à Oahu (Air Corps, US Navy et Marines), incluant 158 chasseurs en première ligne, soit 87 P-40B, 44 P-36A, 13 P-40C et 14 P-26A/B.

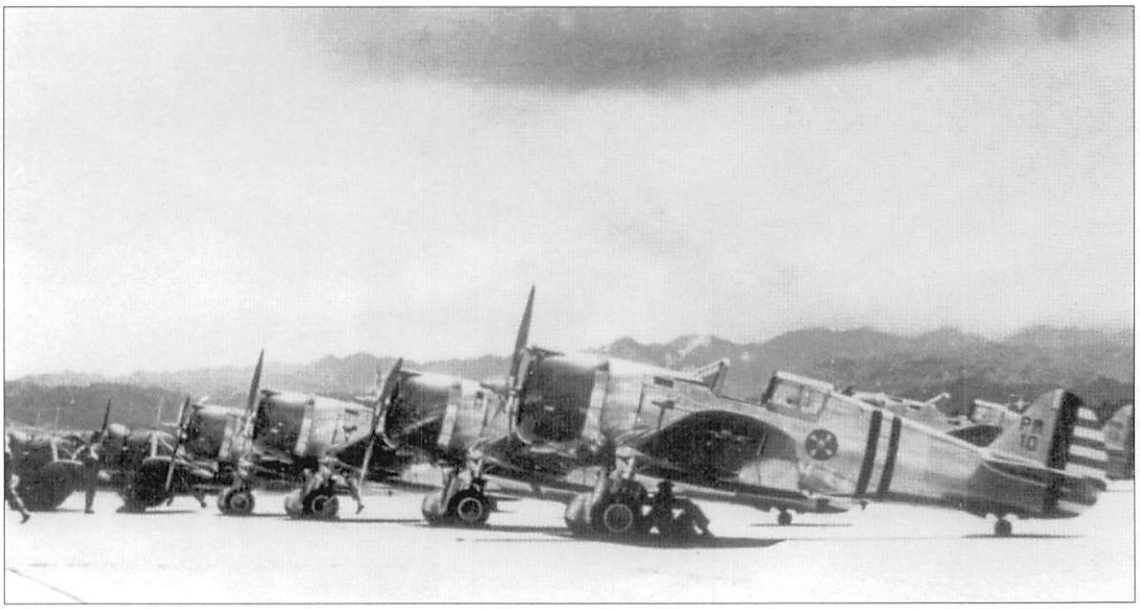
Le *2nd Lieutenant* Phil Rasmussen en découd avec des avions japonais au-dessus de Kaneohe Bay.
Huile de Ron Darcey.

À Wheeler Air Corps Field, quelque 29 km au nord-ouest de Honolulu, les 15th et 18th PG alignaient 79 P-40B/C, près de 30 P-36A et environ 42 autres modèles. La majorité des chasseurs était concentrée sur ce seul terrain; le 44th Sqn était temporairement à Bellows Field, sur la côte à 16 km au nord-est de Honolulu, avec sept P-40C, les chasseurs les plus modernes sur l'île. Le 47th Sqn, qui s'était piètrement comporté aux exercices de tir, était en détachement à Haleiwa pour des exercices supplémentaires.

À Wheeler, les avions étaient soigneusement alignés devant les hangars, en rangs parallèles, aile dans aile, attendant sagement leur destruction. À Hickham Field, base du 18th *Bomber Wing*, juste à l'est de Pearl Harbor, 57 avions étaient alignés sur l'aire de stationnement en rangs bien ordonnés, trois ou quatre côte à côte, à 3 mètres de distance et quelque 40 mètres entre les rangs. À Bellows Field, comme sur les autres terrains, les chasseurs et avions d'observations étaient parqués de la même manière. Toutes les escadrilles sur l'île étaient en alerte de 4 heures, c'est-à-dire non armés, les réservoirs de carburant vides et attentivement surveillés contre le sabotage, mais pas contre les attaques aériennes. Ces dispositions concernaient aussi les quatre P-36A et trois P-40B opérant depuis la courte piste poussiéreuse auxiliaire à Haleiwa, à 24 km au nord-ouest de Wheeler. Le 6 décembre, plusieurs des pilotes récemment arrivés, frais émoulus des écoles de vol, venaient de se qualifier au tir aérien sur P-36A ou P-40B. Dans la soirée beaucoup de ces pilotes célébraient leurs ailes de chasseurs, soit à Wheeler, soit ailleurs, certains fêtant jusqu'au petit matin.

Le samedi 6 décembre en fin d'après-midi, deux pilotes du 47th Sqn, les *2nd Lieutenants* George Welch et Kenneth Taylor, quittèrent Haleiwa en auto pour Wheeler où ils assistèrent au bal hebdomadaire du samedi soir au club des officiers des casernes de Schofield. La tenue de soirée était le smoking. Ensuite, les deux pilotes se joignirent à une partie de poker jusqu'aux petites heures du matin. Puis ils allèrent se coucher, pour être subitement réveillés par des explosions de bombes.

À l'heure de l'attaque en ce dimanche matin fatidique, la majorité des habitants d'Oahu dormait encore. Pour les militaires, dimanche était un jour de congé. Certains étaient réveillés, soignaient une gueule de bois ou jouaient aux cartes, d'autres sirotaient un café noir dans une cantine. Ceux qui entendirent la première bombe exploser à Wheeler Field, supposèrent qu'un pilote venait de s'écraser au cours d'un vol d'entraînement. C'était chose courante pour les pilotes de la marine et de l'armée de harceler la base de l'autre pour « montrer les couleurs ». Plusieurs pilotes coururent dehors pour voir la colonne de fumée qui devait marquer le piqué final de la victime. Ce qu'ils virent fut au-delà de toute imagination : un ciel plein d'avions piquant et grimpant, portant tous le Hinomaru rouge des forces japonaises. Pour la plupart des pilotes ce fut là leur introduction à la vraie guerre.



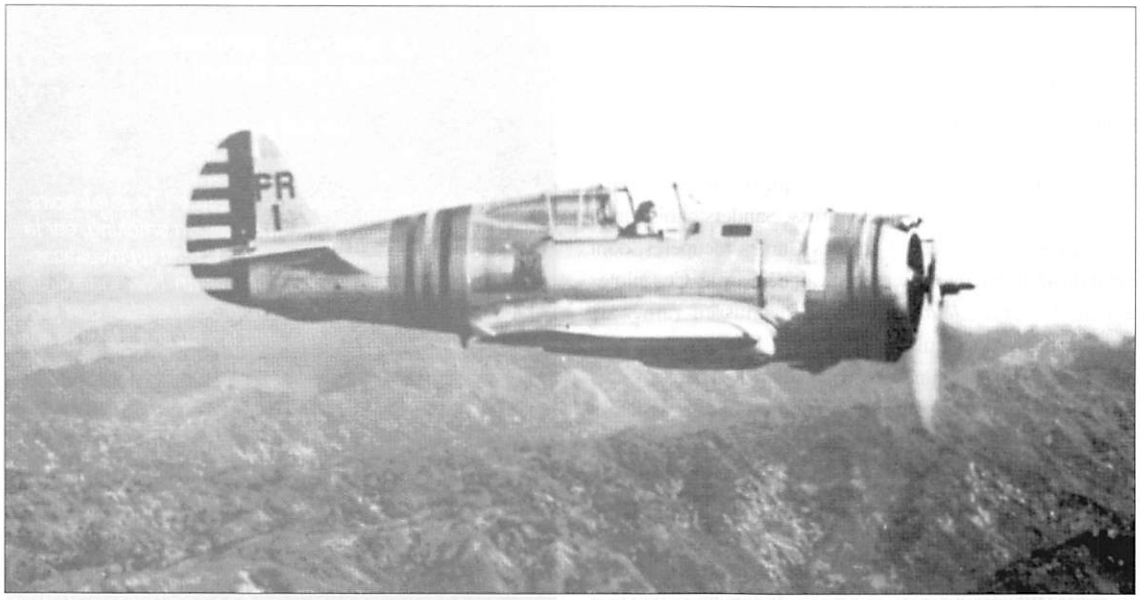
Alignement de P-36A du 18th *Pursuit Group* à Wheeler Field. Au premier plan, l'appareil du commandant du 6th *Pursuit Squadron*. (Collection R. Darcey)

Les Hawk à Pearl Harbor

Le 7 décembre 1941, les Japonais n'étaient pas les seuls à voler au-dessus de Pearl Harbor. En fait, plus de 70 avions américains étaient en l'air pendant l'attaque japonaise. Une douzaine d'avions américains furent descendus, incluant deux par le tir de la DCA « amie ». Mais à cause du chaos qui régnait ce jour-là, les pertes aériennes en combat ne furent jamais pleinement comptabilisées. Les chutes se faisaient sans témoin et les épaves n'étaient pas récupérables, parce que l'attirail de plongée sous-marine n'avait pas encore été inventé.

Cinq avions avec à bord neuf membres d'équipage sont toujours portés disparus dans les eaux hawaiiennes. Cinq de ces hommes appartenaient au porte-avions *Entreprise*, trois étaient des artilleurs côtiers et le dernier un pilote : Gordon Sterling, le seul pilote de l'US Army Air Corps figurant encore parmi les disparus. Il participa au premier combat aérien américain de la guerre contre le mystérieux (à l'époque) chasseur « Zéro » et il paya le prix ultime. Son P-36 s'écrasa au large de la côte est d'Oahu.

Les chasseurs de l'Air Corps à Wheeler furent pris pour



Le P-36A personnel du *Major* K.M. Walker, commandant du 18th *Pursuit Group*, au-dessus d'Hawaii.
(Collection de l'auteur)

cibles par les « Zéro » de la première vague d'attaque. La première bombe des bombardiers en piqué « Val » explosa sur la rampe d'hydravions de l'île Ford vers 07h55, allumant un incendie qui se propagea rapidement, détruisant sept PBY de l'escadrille VP-22 (US Navy). En moins de deux heures les Japonais avaient décimé la Hawaiian Air Force. Toutes les alertes anti-saboteurs, simulacres de combat et exercices de déploiement ne furent d'aucune utilité durant l'attaque. Seuls le sacrifice et le vrai courage du personnel agissant sous l'emprise de la peur et du désespoir empêchèrent les Japonais d'anéantir les forces militaires à Oahu. Le but principal de l'attaque était d'endommager suffisamment la flotte du Pacifique pour qu'elle soit incapable d'interférer dans les plans de conquête japonais pendant au moins six mois. Pendant près de deux heures, les Japonais bombardèrent, torpillèrent et mitraillèrent les cibles assignées et des objectifs d'opportunité. Poussière et fumée flottaient au-dessus de Wheeler, s'élevant à mesure que la chaleur des incendies augmentait. L'odeur de cordite pénétrait partout. C'était l'enfer.

Les P-36A et la deuxième vague

Wheeler était attaqué de toutes parts par des avions qui piquaient, grimpaient et tournaient autour, comme un essaim d'abeilles en furie. Au sol, ce n'étaient que confusion et chaos. Plusieurs pilotes des 46th et 46th Sqn essayèrent de décoller. Sous les éclats de bombes et les mitraillages en rase-mottes, les P-40 flambant neufs étaient soit déjà détruits, soit en passe de l'être. Plusieurs pilotes furent tués en essayant de trouver un avion intact pour prendre l'air. Quelques-uns qui réussirent à s'asseoir dans un cockpit, abandonnèrent rapidement le siège après avoir été mitraillés au sol. D'autres furent descendus alors qu'ils tentaient de décoller, mais quelques pilotes de l'Air Corps, en poste à Oahu, réussirent à s'envoler d'Haleiwa, un terrain auxiliaire inconnu des Japonais.

Peu après 08h00, quelque 25 « Val » piquèrent sur les hangars de Wheeler et les bâtiments du *Hawaiian Air Depot* qu'ils pilonnèrent pendant près de vingt minutes. Après s'être débarrassés de leurs bombes les « Val » rejoignirent les « Zéro » pour mitrailler le terrain devenu la proie des flammes. Les explosions, retentissant d'un bruit sourd, projetaient des pièces de véhicules et d'avions dans toutes les directions. Ici et là un camion-citerne explosait dans une boule de flammes, arrosant le tarmac de coulées de carburant qui enflammaient tout sur leur passage. Alors que beaucoup d'aviateurs réagirent rapidement, d'autres semblaient ahuris ou hypnotisés par la peur et le choc. Certains erraient sans but, tandis que d'autres, assis, contemplaient sans rien voir. Il y avait beaucoup de blessés, certains terriblement brûlés, d'autres mortellement atteints. Néanmoins, il se trouvait des hommes assez braves pour se défendre vaillamment avec ce qu'ils avaient sous la main. On en a même vu lancer des pierres en direction des avions japonais.

Avec le retrait de la première vague japonaise, le calme revint dans le ciel de Wheeler. Étonnamment, la plupart des P-36A avaient échappé à l'attention des Japonais. Le matin du 6 décembre, peut-être par prémonition, le *2nd Lieutenant* Lewis M Sanders, officier commandant du 46th Sqn, avait pris la précaution de placer ses Hawk dans un espace ouvert, côté est du terrain, pour laisser la place au rituel de l'inspection des troupes du samedi matin. Durant l'attaque, la fumée des hangars et des avions en feu, poussée par le vent, cacha les Curtiss, sauvant la plupart d'une destruction certaine. Le plan militaire anti-sabotage demandait de parquer les avions non armés et sans carburant. Les mitrailleuses et les munitions étaient stockées séparément dans les hangars qui maintenant flambaient.

À mesure que le personnel au sol arriva sur l'aire de stationnement, il se mit à tirer les avions vers les revêtements protecteurs autour de Wheeler. Une fois les avions en lieu sûr, les mécanos revinrent aux hangars pour rassembler autant de munitions que possible puis revinrent aux avions pour les armer et les ravitailler. Une équipe au sol, couverte de suie, tira des P-36A de la fournaise de Wheeler pour en mettre quatre en état de vol. Un de ces P-36A – le dernier avion intact du 45th Sqn – était la monture du *2nd Lieutenant* H. Lawrence. Durant la pause entre la première et la deuxième vagues japonaises, Lawrence aida à armer son P-36 orphelin. Parce que le Curtiss n'avait qu'une seule mitrailleuse de calibre 0.30, ce fut vite fait. Lorsque le chasseur fut prêt, Lawrence courut voir son commandant d'escadrille, le *Captain* Aaron Tyer, pour demander ses

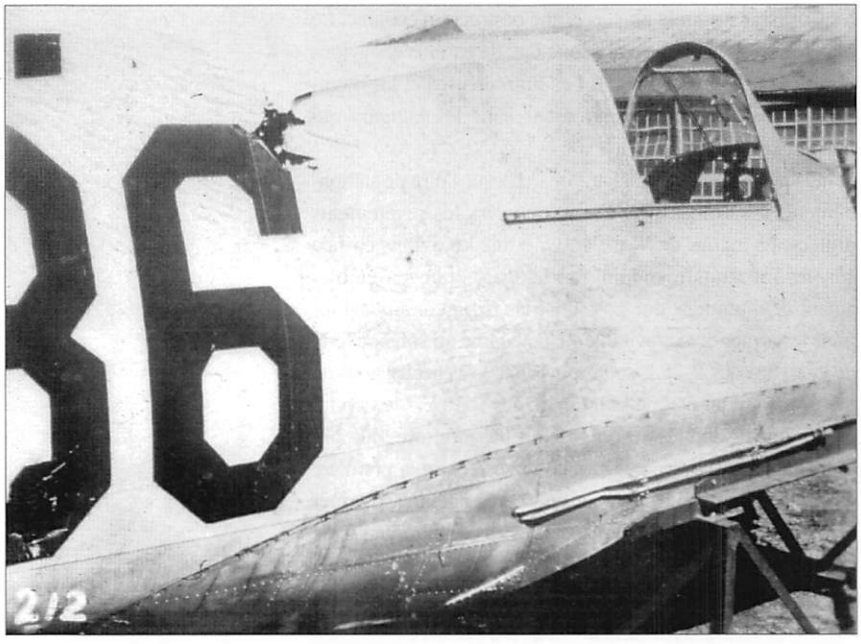
ordres. Tyer lui donna quelques directives et Lawrence retourna sur l'aire de stationnement.

Entre-temps, le *1st Lieutenant* Lewis M. Sanders, commandant le 46th Sqn, ayant réussi à sauver son P-36 personnel, était lui aussi prêt à combattre. À ce moment-là, il y avait beaucoup plus de pilotes disponibles que d'avions. Restait à savoir qui volerait et sur quel Curtiss. Sanders choisit trois pilotes pour voler avec lui sur des Curtiss récupérés, dont celui du 45th Sqn que Lawrence avait déjà armé. Ces pilotes étaient les *2nd Lieutenants* Phil Rasmussen (ailier de Sanders), Thacker, qui avait quelques heures sur le plus moderne P-40, et Othneil Norris (ailier de Thacker). Les ailiers avaient récemment passé leurs tests de tir aérien et étaient plus qualifiés que les autres pilotes disponibles. Norris, qui avait aidé à mettre les avions en état de vol, sélectionna le P-36 du 45th Sqn que Lawrence avait mis en état de vol.

Tandis que les équipes au sol assistaient les pilotes, Norris, de petite taille, trouva que son harnais de parachute était trop grand. Il descendit de son P-36 et courut au camion à parachute tout proche pour l'échanger. Le *2nd Lieutenant* Gordon H. Sterling Jr, équipé de son parachute et de sa Mae West, se tenait à côté du P-36 « abandonné » et observait tranquillement la scène. Sterling avait passé ses tests de pilotage, mais il n'avait pas progressé aussi rapidement que les autres pilotes en vol en formation et en tir aérien. Voyant que les P-36 commençaient à rouler vers la piste d'envol et que le P-36 de Norris allait être laissé derrière, il grimpa dans le Curtiss dont le moteur tournait au ralenti et roula pour rejoindre Sanders et son groupe, déterminé à se battre jusqu'à la fin. Il avait donné sa montre au chef d'équipe, le *Staff Sergeant* Turner, en lui disant : « *Donnez-la à ma mère ! Je ne reviendrai pas !* » Sterling avait fixé un rendez-vous pour l'après-midi à sa fiancée, la *2nd Lieutenant* « Peggy » Olsson, infirmière à l'hôpital de Schofield Barracks. Les Japonais annulèrent cette rencontre.

Norris s'envolerait un peu plus tard. Il se rappelle : « *Comme je revenais à l'endroit où 'mon' avion était stationné, la patrouille des P-36 s'envola en rugissant au-dessus de ma tête. Le chef d'équipe au sol me dit :* 'Mon

Le P-36A de Phil Rasmussen à son retour de mission. La photo est presque aussi endommagée que l'avion ! (Collection Ron Darcey)



La guerre en pantoufles de Harry Brown

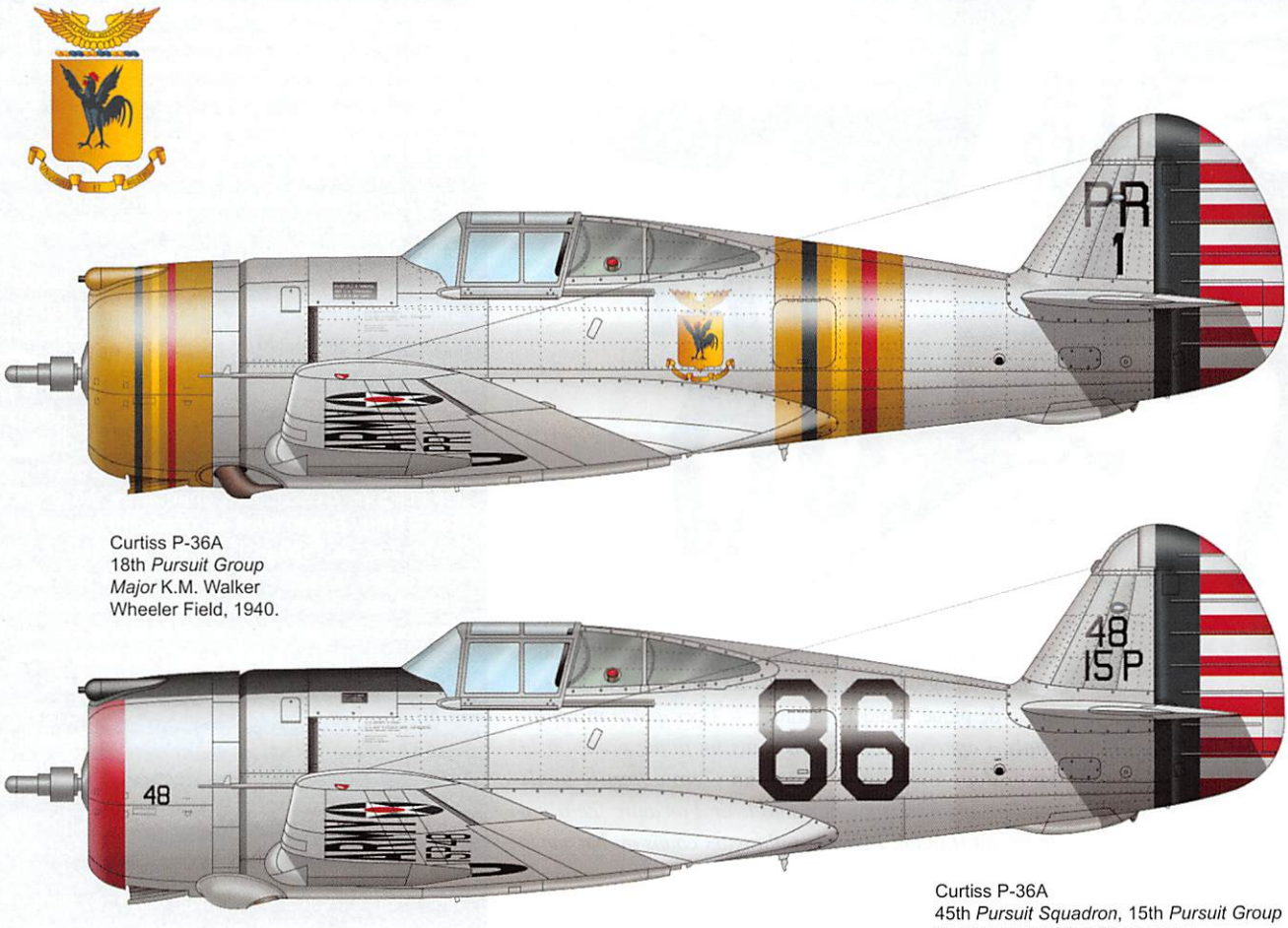
par Ron Darcey

« *La vie à Wheeler Field était féérique ! Tous les soirs, on devait être soit en uniforme, soit en smoking, car la vie sociale était plutôt structurée. C'était un investissement de carrière que de devenir un bon joueur de bridge; une concession à la démocratie était que lors des tournois, le partenaire était tiré au sort. Je suis sûr que certains virent leur carrière bloquée pour avoir coupé la carte d'atout d'un partenaire officier supérieur. Il n'y avait pas grand choix en matière de compagnie féminine. Les insulaires et les conscrits étaient interdits aux officiers. D'ailleurs, la plupart des officiers étaient trop jeunes pour avoir une progéniture en âge d'être courtisée. Les femmes des marins étaient des cibles particulières lorsque les époux étaient en mer. Cependant, le plaisir de voler presque toute la journée, chaque jour, était de toute merveille. Et il y avait une variété d'avions à votre disposition.*

« *Un de mes avions favoris était le P-26, à cabine ouverte et train fixe, et aux ailes courtes. Le moteur était à injection ce qui voulait dire que l'on pouvait voler aussi bien sur le dos qu'en position normale. Je fus assigné à voler au-dessus de Pearl Harbor de nuit pour des exercices avec les projecteurs. Cela impliquait un certain risque à cause de la puissance de ces lumières qui nous aveuglaient. Il fallait se débrouiller pour retrouver le chemin vers la base et poser l'avion comme un aveugle. L'astuce était de se recroqueviller dans le cockpit jusqu'à ce qu'on puisse à peine voir par-dessus le rebord et éviter à tout prix de regarder un de ces projecteurs. On pouvait alors convertir ce minuscule chasseur en avion de voltige dans le noir, une chose qui, je vous le garantis, stimulait la poussée d'adrénaline. Pendant le jour, les exercices allaient de la pratique du tir air-sol à au tir en piqué sur une cible remorquée. Je n'en avais jamais assez de ces combats tournoyants au milieu de ces grands cumulus qui dominaient les îles, soit avec mes camarades d'escadrille soit avec tout avion de la Navy que je rencontrais.*

« *Après la fin de cette phase de formation, je fus assigné au 47th Sqn de chasse et commençai à voler sur P-40. Le vol de nuit en formation de patrouille et de vol à la queue leu leu à travers et parmi les nuages était une source constante de pur délice. Nous avons bientôt installé nos bivouacs à Haleiwa Beach, opérant de la piste en gazon pour se qualifier à l'examen du tir aérien. Le P-36 était idéal pour ce travail, avec ses deux mitrailleuses de nez (le solénoïde de l'arme de calibre 0.50 était déconnecté si bien que seule l'arme de calibre 0.30 tirait). On pouvait se placer en mode de poursuite, on pouvait ralentir le moteur, mettre l'hélice au petit pas, presser la gâchette et tirer une balle à la fois, un exercice qui améliorait considérablement les points. Le 5 décembre, avec Johnny Dains, nous avions passé l'examen avec succès et nous étions libres de revenir vers la civilisation.* »

Le commandant du 47th Sqdn était un « vieux de la vieille », bourru, qui croyait ferme qu'un pilote qui ne pouvait pas régulièrement toucher la cible n'avait rien à faire dans la chasse, en particulier s'il appartenait à son escadrille. Il était aussi convaincu qu'une guerre avec le Japon était imminente et que ses «gars» devaient être prêts, surtout ceux qui pilotaient les P-36A. L'entraînement à Haleiwa était la façon qu'il avait



Curtiss P-36A
18th *Pursuit Group*
Major K.M. Walker
Wheeler Field, 1940.

Curtiss P-36A
45th *Pursuit Squadron*, 15th *Pursuit Group*
2nd Lieutenant Phil Rasmussen
Wheeler Field, 7 décembre 1941.

© P-A. Tilley, 2003

lieutenant, le Lt. Sterling l'a pris !' *et haussa les épaules comme pour me dire :* 'Que pouvais-je faire ?' »

Le *1st Lieutenant* Malcolm A. Moore, un Hawaiien, fut le suivant à s'envoler, vers 08h50. Il poursuivit un avion ennemi jusqu'à ce qu'il disparaisse gravement endommagé dans un banc de nuages.

La première sortie des Hawk

En prenant de l'altitude, Sanders et son groupe furent avertis du danger d'être descendus par leur propre DCA et d'éviter la zone de Pearl Harbor. Ignorant le danger, les pilotes grimpèrent vers l'est jusqu'à 9 000 pieds (2 740 m) et prirent la direction de Diamond Head. Ayant reçu l'ordre par radio de se diriger vers Kaneohe Bay, ils repérèrent des avions de la deuxième vague à leur altitude. Sanders se rappelle : « *Nous avons décollé vent arrière et mis cap à l'est en grimpant à pleine vitesse pour rejoindre la couche de nuages. Pénétrant dans la couche de nuage, nous avons volé aux instruments et sommes sortis au-dessus à un mille à l'est de Bellows Field.* » Sanders vit les « Zéro » du *Sôryû* se rassembler au-dessus de la baie de Kaneohe, mais ne vit pas les « Zéro » du *Hiryû* en train de mitrailler Bellows. « *...d'après la réaction des avions ennemis, je crois qu'ils nous ont repérés* ».

Quatre « Zéro » du *Sôryû* étaient en train de mitrailler Kaneohe lorsque deux autres du *Hiryû* se joignirent à eux. Thacker se rappelle que les avions japonais se trouvaient au-dessus de la baie de Kaneohe, où l'enseigne de vaisseau Iyozo Fujita attendait que les trois derniers « Zéro » aient terminé leur mitraillage. Fujita nota leur heure de retour à 09h15. Cependant, ce fut l'arrivée de Lew Sanders et de son groupe de quatre P-36 qui bouleversa les plans des six « Zéro ».

Ce fut pendant qu'il prenait de l'altitude pour fondre sur la formation de Fujita que Sanders se rendit compte que Sterling était à bord du P-36 de Norris. Sanders demanda à son ailier, Rasmussen, de devenir l'ailier de Thacker. Sanders raconte : « *Je basculai mes ailes et Thacker s'approcha à mes côtés. Je pointai vers le bas. Il s'éloigna pour regarder et revint à mes côtés, hocha 'oui' de la tête. Puis je me tournai vers Sterling, pointai vers le bas, et d'un doigt me pointai pour indiquer que j'attaquerai le numéro un de la patrouille ennemie* ».

Sanders se dirigea vers le chasseur de tête (Fuchida) et fit feu d'une rafale droit au but. Le « Zéro » releva brusquement le nez, accéléra, décrocha à droite et disparut de la vue de Sanders. L'ailier de Thacker, Rasmussen, rapporta que Fujita avait été « *mis hors de combat instantanément* ». Par la suite la victoire fut attribuée à Sanders. Les deux ailiers de Fujita ne firent aucun effort pour suivre son virage à droite, mais firent un demi-tonneau vers la gauche. Sterling attaqua l'ailier numéro trois de Fujita sur le côté droit, le maître Takashi Okamoto, qui encaissa deux balles.

Lorsque Sanders dégagea après son attaque contre Fujita, il remonta à 2 000 pieds (610 m), retourna vers la zone de

Le *2nd Lieutenant* Phil Rasmussen devant son « 86 ». On note que a roulette de queue a été arrachée par un projectile. On voit aussi un bel impact de 20 mm dans le fuselage. (Collection R. Darcey)

combat et vit que Sterling était en sérieuses difficultés, avec Fujita maintenant dans sa queue qui se rapprochait rapidement. Sterling oublia le « Zéro » d'Okamoto et accrut son angle de piqué. Sanders raconte : « *Alors que je m'approchais, j'aperçus trois avions dans un piqué presqu'à la verticale. L'avion de tête était un 'Zéro', sous le tir de Sterling, qui à son tour était sous le tir d'un autre 'Zéro' qui le suivait (Fujita). Fujita mit plusieurs coups au but sur le Curtiss de Sterling qui prit feu, traînant une colonne de fumée, comme il piquait à travers une couche de nuages. Poussant la manette des gaz à fond, m'en pris à Fujita et comptais des coups sur le 'Zéro' qui fut sévèrement endommagé. J'étais à une certaine distance derrière et quand je sortis des nuages, il n'y avait aucun avion en vue. Étant donné leur vitesse de piqué, ils ne pouvaient pas avoir redressé. Il était évident que tous les trois s'étaient écrasés dans le Pacifique.* »

Sterling fut crédité d'une victoire et fut porté disparu au combat. Plus tard, les registres japonais montrèrent que seul Sterling s'était abîmé dans les flots. Fidèle à sa prémonition, le malheureux Sterling ne revint pas de sa première mission. Fujita ne s'était pas débarrassé de Sanders qui endommagea si sévèrement son « Zéro » qu'il faillit ne pas retourner au *Sôryû*. À Kaneohe, les marins, ignorant que c'était un P-36 applaudirent à la destruction d'un autre avion japonais.

Cette première rencontre divisa la formation japonaise. À court de munitions, le « Zéro » du *Hiryû*, piloté par le maître Tsuguo Matsuyama, piqua loin du combat. Les autres chasseurs du *Sôryû* se divisèrent en deux cercles concentriques et se mirent à tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Thacker piqua dans le tas pour découvrir que ses mitrailleuses s'étaient enrayées lors de son attaque contre l'ailier gauche de Fujita (le maître Sosaburo Takahashi). Mais il continua à faire des passes tout en essayant de débloquer ses mitrailleuses. Thacker avait tourné en rond trois fois lorsqu'il vit le piqué de Sterling. À ce moment, la troisième *Shotai* (section) du *Sôryû* arriva. Le maître Jiro Tanaka attaqua Thacker par le travers. Thacker raconte : « *Un obus explosif de 20 mm avait coupé le conduit hydraulique de ma roulette de queue. Ceci, et d'autres dommages mineurs de petits calibres... l'odeur du fluide* trouvée de disperser ses précieux Curtiss, car il craignait les sabotages. Il n'était pas d'accord avec les nouveaux ordres qui voulaient que les avions militaires fussent parqués comme à la parade aile dans aile afin de mieux assurer leur sécurité.

Début novembre, quelques P-36 et P-40 avaient été détachés à Haleiwa alors que la tension entre les USA et le Japon ne cessait de croître. Ce fut donc durant cette période que Harry et John, ainsi que plusieurs autres, furent expédiés à Haleiwa.

Harry avait son propre P-36A, celui dans lequel il allait guerroyer. Il portait le numéro « 2 » sur le capot moteur, répété sur la dérive juste au-dessus du code « 47P » qui désignait l'escadrille. Son Hawk avait été hâtivement camouflé dans les nouvelles teintes standards de l'Air Corps : *olive drab* sur les extrados et gris pale pour les intrados. Beaucoup de P-36A, cependant, étaient encore en fini métal avec les marques d'avant-guerre et les insignes d'escadrilles chamarrés. Le 6 décembre 1941, Harry Brown avait accumulé 10 heures sur P-26, 45 heures sur P-36 et 11 heures sur P-40. À cause de contraintes budgétaires, les munitions de calibre 0.30 étaient les seules permises pour l'entraînement. Les Browning de calibre 0.50 avaient été enlevées ou déconnectées sur les P-36 d'Haleiwa, pour servir de pièces de rechanges et de remplacement pour les P-40.

Le retour de ces jeunes hommes à la vie normale, en temps de paix, commençait par une permission pour le week-end. Harry et John passèrent la nuit du samedi à célébrer leur départ du terrain auxiliaire d'Haleiwa, vêtus d'un smoking avec nœud papillon noir. Ils revinrent à leur chambre aux baraques de Schofield aux petites heures du matin pour un dimanche de repos bien mérité. Après un dernier verre, ils fermèrent les volets et se jetèrent sur leur lit, morts de fatigue. Soudain le gémissement d'un moteur lancé à haut régime perça le calme du matin, suivi d'une explosion.

« *Encore un de ces types de la Navy qui s'est écrasé au beau milieu de la piste*, pensa Harry. *À cette époque où la discipline était moins stricte, c'était chose commune pour les pilotes d'un des deux services de venir harceler la base de l'autre. La Navy avait coutume de réveiller la base tôt le matin, en particulier le dimanche, pour aggraver la gueule de bois dont certains souffraient. C'était, je suppose, en représailles aux avances que nous faisions à leurs femmes ou un prolongement à l'intense rivalité qui existait entre nos deux armes. La force de l'explosion secoua le bâtiment où nous étions (à quelques kilomètres de la base). Je supposai que le pilote trouble-fête s'était immolé lui-même et je sortis pour regarder ce qui se passait. Dehors, je levai les yeux et confirmai cette supposition en voyant une colonne de fumée s'élever du terrain.* »

Mais il y avait plus et pire. Ce qu'il vit dépassait sa plus folle imagination. Le ciel de Wheeler était rempli d'étranges avions, tournant en rond, piquant, jetant des bombes puis grimpant dans toutes les directions. D'autres volaient au ras du sol. L'explosion des bombes et les détonations secondaires résonnaient, secouant les bâtiments. Bouche bée, les yeux grand ouverts, stupéfié de ce qui se passait, Brown finalement reprit ses sens. La réalité lui apparut brutalement. Comme il allait appeler Dains, un pilote arriva en courant, hors de lui, criant : « *Ce sont les Japs. On nous attaque !* »

« *Une autre explosion me fit quasiment tomber à la renverse. Je baissai la tête instinctivement et courus vers ma chambre. Johnny cherchait désespérément ses chaussettes. Je hurlai :* 'Partons vite Johnny, nous

devons nos rendre aux avions.' *Et lui de me répondre :* 'Démarre l'auto, mais je ne vais pas à la guerre sans mes chaussettes !' "

En effet, les deux hommes s'étaient couchés avec leur pantalon de smoking, un tee-shirt et un haut de pyjama. Pantoufles aux pieds, Brown courut à son automobile tout comme les Lt. Taylor et Welch avaient fait un moment plus tôt, tandis que Dains cherchait toujours ses chaussettes. Moins d'une minute plus tard, Dains sauta dans le coupé Ford, bien chaussé. Dans un crissement de pneus et l'odeur de caoutchouc brûlé, les deux amis se dirigèrent vers le terrain d'aviation et les rangs d'oignons des chasseurs qui les attendaient sur place.

Observant ce qui se passait, Brown et Dains comprirent rapidement qu'aucun avion ne prendrait l'air de Wheeler ce matin-là. « *Allons à Haleiwa, nous avons des avions qui nous attendent* », fit Dains. Les deux s'en retournèrent vers la Ford, pensant qu'à leur arrivée l'équipe au sol aurait certainement mis les Curtiss en état de vol, si les Japonais ne les avaient pas détruits. Mais ils devaient d'abord s'y rendre.

« *En route vers la sortie de Wheeler, comme nous passions devant sa résidence, nous fîmes monter le Lt. Bob Rogers. Passant devant une rangée de maisons, je repérai un 'Val' à basse altitude qui soudainement se dirigea droit vers ma voiture. Il manqua de mettre un terme à ma carrière militaire à ce moment-là en lâchant une bombe qui souleva ma voiture du sol. Puis je le vis se placer pour mitrailler l'auto. Il était si bas que le pilote ne pouvait pas abaisser le nez pour mitrailler la Ford, mais il essayait. Sa ligne de visée était trop haute et ses mitrailleuses firent voler en éclats les fenêtres du premier étage d'une résidence devant laquelle nous passions.*

« *Peu après la sortie de la base en ouragan, le 'Val' nous prit en chasse et commença à nous mitrailler par des passes perpendiculaires. Il s'approchait au ras des cannes à sucre puis montait en chandelle alors que son mitrailleur arrière faisait feu sur nous. Rogers cria :* 'Le champ de canne ! Cachons-nous dans le champ de canne !' *Pour une raison inconnue, Johnny trouvait la situation drôle et riait de toutes ses forces. Je roulais à plus de 160 km/h et, bien sûr, je conduisais notre poursuivant tout droit jusqu'à un terrain d'envol jusqu'ici inconnu des Japonais ! Chaque fois qu'il nous tirait dessus, la poussière et les pierres de la route nous arrosaient. Heureusement pour nous. Le 'Val' volait trop bas et devait relever le nez avant de nous atteindre.* »

Le pied au plancher, Brown évitait les passes du Val en freinant et accélérant à la dernière seconde. « *Pour l'amour de Dieu, Brown, arrête et sortons de la voiture* », fit Rogers complètement terrorisé. Mais Harry continua aussi vite que sa voiture le pouvait sur la route cahoteuse de terre rouge-foncée, avec Dains comme copilote. Il surveillait le 'Val' et quand il s'approchait il criait : « *Vire à droite, le voici !* » Brown exécutait les manœuvres, tournant le volant, freinant brutalement et juste avant que le petit coupé ne s'arrête, enfonçant le champignon à nouveau. Ce petit manège dura près de 10 minutes, après quoi leur terreur s'était muée en une simple peur. Dains éclatait de rire : « *Le voici qui revient encore* », et riait quand le bombardier piquait pour une nouvelle passe. En quelques secondes les trois pilotes avaient le fou rire, jusqu'à ce qu'ils deviennent quasiment hystériques, les larmes aux yeux. Il suffisait de dire: « *Le voici qui revient encore* » et le rire devenait si intense qu'il faisait mal. Miraculeusement, personne ne fut atteint, pas même la Ford, bien que le mitraillage dura jusqu'à l'arrivée à Haleiwa. Lorsqu'ils arrivèrent au terrain

Un P-36A non armé mais camouflé à Wheeler. (Collection de l'auteur)

hydraulique dans le cockpit, je piquai rapidement sous des nuages et quittai la scène pour retourner à Wheeler ». Le maître Tanaka revendiqua une victoire en pensant qu'il avait descendu Thacker.

La guerre en pyjama

Rasmussen avait aussi des problèmes de mitrailleuses. Portant le haut de son pyjama rayé blanc et rouge, à bord d'un P-36A aluminium arborant un grand numéro « 86 » noir sur le fuselage arrière, Rasmussen avait armé ses mitrailleuses de calibre 0.30 et de calibre 0.50 pour constater qu'elles étaient enrayées et tiraient de manière intempestive. Il dût remettre la sécurité de ses armes pour conserver des munitions. Avant de les épuiser, Rasmussen tira quelques coups sur deux « Zéro », pilotés par les maîtres Takeshi Atsumi et Saburo Ishii volant dans le cercle intérieur. Lorsque le « Zéro » d'Atsumi passa devant son viseur, il arma ses mitrailleuses en un clin d'œil et le descendit.

Bien que Rasmussen ait observé Fujita piquer vers le sol, celui-ci n'était pas hors combat, son décrochage l'avait aidé à renverser son cap pour revenir en sens contraire tout droit sur Rasmussen. Fujita raconte : « *Lorsque je suis sorti de mon piqué et ai relevé le nez de mon 'Zéro', j'ai vu le nez d'un chasseur ennemi devant moi. Pensant ne pouvoir éviter la collision, j'ai eu l'idée de l'éperonner* ». Rasmussen regardait directement le nez du chasseur japonais qui s'approchait visiblement pour le percuter. Fujita ajouta : « *Quand le P-36 releva le nez pour éviter la collision, il montra son ventre. Je tirai une longue volée et le P-36 se renversa* ». Rasmussen évita la collision et rejoignit Thacker.

Trouvant un « Val », Rasmussen tira une rafale qui atteignit sa cible, obligeant le bombardier à piquer en traînant une colonne de fumée. Comme il se remettait de cette attaque, un autre « Val » tenta de l'éperonner, mais il réussit à l'éviter. Observant deux « Zéro » qui s'approchaient, pilotés par les maîtres Kiici Oda et Takeo Takashima, Rasmussen effectua des manoeuvres d'évitements. Rasmussen raconte : « *Je me suis approché sous le ventre de l'un deux et l'ai 'ratissé' du nez à la queue. Je ne l'ai pas vu s'écraser, mais il fumait* ». Cependant, Takashima n'avait pas été abattu. Plus tard, il racontera à Fujita qu'il avait eu peur lorsque son aile, touchée par un obus incendiaire de DCA, avait pris feu. Il piqua pour aller s'écraser sur une cible, mais le piqué éteignit les flammes. Takashima compta neuf trous sur son « Zéro »; la DCA de Kaneohe et Rasmussen avaient visé juste.

Rasmussen poursuit : « *Puis j'ai récolté deux obus explosifs de 20 mm. Un a détruit la radio derrière moi, fracassant la*

verrière au-dessus de ma tête, me sauvant la vie. L'autre, dans l'arrière du fuselage, a coupé le câble du gouvernail et détruit la roulette de queue. En plus, j'étais aspergé de balles de 7,7 mm qui secouaient le Curtiss. Une autre attaque a détruit le mécanisme du gouvernail, coupé des conduits hydrauliques et emporté la roulette de queue. J'ai touché le dessus de ma tête pour voir si j'étais blessé. Je ne portais pas de casque, seulement des écouteurs. À mon grand soulagement, j'ai seulement trouvé des éclats de plexiglas de la verrière mêlés à mes cheveux. Ayant quasiment perdu le contrôle du Curtiss à cause des dommages et mort de trouille, je suis entré dans un nuage, où j'ai dû lutter pour stabiliser l'avion, et j'ai pris la route de Wheeler. »

Un banc de nuages tout près sauva Rasmussen qui fut rejoint par Sanders qui retournait aussi à Wheeler. Auparavant, Sanders s'était retrouvé seul avec un « Zéro » plus performant et plus maniable que son P-36A. Décidant que la discrétion était la meilleure part du courage, il rompit le combat. Son poursuivant, à court de carburant, abandonna la partie.

Sanders et Rasmussen furent salués par le tir d'armes de petit calibre du sol lors de leur approche finale à Wheeler, mais ils atterrirent sains et saufs, suivis aussitôt après de Thacker. Cependant, des artilleurs de DCA à la gâchette facile le saluèrent, l'obligeant à interrompre son approche jusqu'à ce qu'il puisse être identifié comme « ami ». Bien que secoué, le jeune Rasmussen échangea son pyjama pour des vêtements de vol et revint sur le tarmac. De nombreux impacts décoraient l'avion du nez à la queue. Il compta quelques centaines de trous dans son P-36A, qui fut ferraillé peu après.

Bien que brutale, cette première action contre les « Zéro » fut cependant brève. Devant surveiller leur niveau de carburant pour revenir à leurs porte-avions, les Japonais ne pouvaient pas s'attarder à combattre. Après cet engagement initial, les Américains s'étaient éparpillés au-dessus la mer. Jusqu'à maintenant ils avaient descendu sept Japonais, en plus de deux probables, pour le prix d'un P-36A.

Revenons à Fujita reparti vers le nord en compagnie des deux ailiers d'Iida (Atsumi et Ishii). Son avion endommagé par les balles de Sanders, Fujita ne put les suivre lorsqu'ils virèrent en direction de l'ouest vers le point de rendez-vous au nord-ouest de Kaena Point. Il vit sans pouvoir intervenir les deux « Zéro » du *Sôryû* en découdre avec d'autres P-36 auxiliaire, le 'Val' s'éloigna, probablement à court de munitions ou de carburant.

« *Dès que ma voiture fut garée à Haleiwa, le 'Val' revint, piquant pour une autre passe de mitraillage. Mais au lieu de viser les Curtiss, il se dirigea droit sur moi. Il ne visait personne d'autre, aucun des autres types qui couraient se mettre à l'abri, aucun de nos avions ou de notre équipement au sol, non, rien que moi. J'étais alors convaincu que la mission dévolue au pilote était de se débarrasser de moi personnellement ! Je me planquai sous l'aile d'un P-36, puis il me vint à l'esprit que j'étais juste en dessous d'un réservoir plein d'essence à 100 d'octane. Je courus me cacher derrière un arbre, qui me fournit le seul abri que je pouvais atteindre. Les mitrailleuses du 'Val' firent sauter l'écorce de l'arbre comme il passait au-dessus et le mitrailleur arrière ouvrit aussi le feu. Lorsque finalement il s'éloigna, Johnny Dains et moi ,nous avons couru vers les P-40 qui préchauffaient leur moteur, mais Welch et Taylor, arrivés peu avant, roulaient déjà vers la piste. Il restait les P-36 parqués là où ils avaient été laissés après les exercices de tir. Brown, Dains et Rogers durent attendre que l'équipe au sol ait fini de ravitailler les Hawk et alimenter la mitrailleuse d'une bande de munitions. Alors qu'on s'affairait, deux 'Val' passèrent au-dessus du terrain, ce qui fit déguerpir tout le monde vers les abris. Malgré tout, les Hawk furent enfin prêts à s'envoler, mais chacun n'était armé que d'une Browning de calibre 0.30.* »

Dains fut le premier des trois à s'envoler. Toujours avec son haut de pyjama, son pantalon de smoking et ses pantoufles, Brown monta dans son P-36 (n° 2), démarra le moteur, mit son casque, brancha la radio et serra son harnais. Il alla prendre position au bout de la piste d'envol, pressé de prendre l'air. Mais un autre retard allait le retenir au sol, dans une position vulnérable. Alors qu'il vérifiait le fonctionnement de ses instruments, un Boeing B-17 arrivant de Californie, s'abattit à mi-longueur de la piste, traversa l'autre extrémité de la courte piste pour s'arrêter dans un nuage de poussière. L'équipage sauta promptement à terre pour se mettre à l'abri. Au moment où le bombardier termina sa course folle, Harry poussa la manette des gaz et décolla juste au-dessus du bombardier. Aussitôt en l'air, verrière fermée, volets et train rentrés, il se dirigea vers Wheeler.

« *Tout en grimpant j'ai vu de la fumée s'élever de Bellows Field et j'ai viré dans cette direction, mais je n'ai vu aucun combat. À travers le crépitement de la radio j'ai reconnu la voix excitée de George Welch, puis celle de Ken Taylor, qui tous deux engageaient le combat avec l'ennemi. J'ai amorcé un virage pour me diriger vers Kahuka Point lorsque j'ai aperçu un autre avion à ma gauche. J'ai foncé sur lui pour m'apercevoir que c'était un autre P-36, dont le pilote criait frénétiquement à la radio et pointait son doigt vers le bas. C'était Dains. Je lui ai fait signe que j'avais compris son signal. J'ai vu un 'Kate' à basse altitude et lui ai fait signe de faire la première passe. Nous avions entre nous une puissance de feu de seulement deux mitrailleuses de calibre 0.30. Il a fait un renversement, a piqué, mais trop pressé, il a ouvert le feu à 300 mètres sans mettre un coup au but. Je me suis approché à mon tour. Le pilote Japonais, averti de notre présence, a fait volte-face, me forçant à le dépasser avant que j'aie eu le temps de tirer. Ne voulant pas abandonner cette proie, j'ai réduit les gaz et me suis glissé derrière lui. J'allais presser le petit bouton rouge sur le manche lorsque le pilote ennemi, expérimenté et astucieux, a subitement abaissé ses volets et coupé le moteur. Je l'ai dépassé*

Empilement d'épaves d'avions divers et variés, dont un ou deux Curtiss, à Wheeler deux jours après l'attaque. (US Navy)

en un rien de temps pour me rendre compte que j'étais en mauvaise position, à la verticale à une vitesse excessive et je pouvais apercevoir les 'blancs moutons' sur la mer. Frustré de m'être laissé avoir sans avoir pu ouvrir le feu, j'ai tiré de toutes mes forces sur le manche pour effectuer un Immelmann. Mais cette manœuvre m'a expédié dans une couche épaisse de nuages, flottant à basse altitude. En émergeant du nuage, quelques instant plus tard, le 'Kate' avait disparu et le ciel était vide.

« Maintenant seul, je suis revenu vers Wheeler lorsque la radio a soudain émis le message : 'Japs à Kanea Point. Tous les avions vers Kanea Point'. J'ai entendu Rogers à la radio mais ne je n'ai pu comprendre ce qu'il disait. Le temps était radieux sur la pointe de Kanea mais avec beaucoup de nuages éparpillés en dessous de 3 000 pieds (900 m). J'ai aperçu un P-36 solitaire virant sur l'aile sur un fond de nuages lumineux, au large de la côte. Juste derrière le Curtiss se trouvait un 'Kate', virant aussi serré, suivi d'un autre 'Kate', les deux en train de se mettre en position pour laisser leur mitrailleur arrière se débarrasser du P-36. Je me suis dirigé vers le premier qui a viré plus court que moi pour s'éloigner du P-36, me laissant à la droite du deuxième, qui a alors commis une erreur. Il a essayé de s'esquiver en virant et il est bien sûr passé dans ma ligne de visée. J'étais de 3 à 5 mètres derrière lui et ne pouvais pas le manquer. J'ai vu le mitrailleur arrière s'affaisser. Comme il allait piquer, je me suis placé juste derrière lui en parfaite position et j'ai fait feu une seconde fois. J'ai observé le fuselage gris pale, les ailes tachetés de vert et des bandes d'un chef de section. Les flammes du capot moteur dégageaient une épaisse fumée pendant qu'il piquait vers le Pacifique. L'aile gauche a commencé à brûler. J'étais si impressionné par ma première victoire que j'ai suivi ma victime presque jusque dans le Pacifique. En voyant les vagues se rapprocher j'ai compris que je piquais à grande vitesse. Tirant le manche à fond et coupant le moteur, j'ai rétabli à quelque 30 pieds (9 m) au-dessus de l'eau, juste à temps pour voir le 'Kate' disparaître dans une énorme gerbe d'eau [1].

« J'ai perdu de la vitesse en effectuant une chandelle et j'ai rétabli à 8 000 pieds (2 440 m) pour chercher une autre proie. Je n'ai pas eu longtemps à attendre. Une formation d'une douzaine de bombardiers torpilleurs s'approchait. Je crois les avoir surpris autant que je l'ai été, car ils se sont éparpillés dans toutes les directions quand je suis passé au milieu d'eux. Personne n'a tiré. Une fois la formation passée, j'ai repéré ce qui semblait être un traînard. En m'approchant j'ai vu que c'était un P-36. Je me suis mis en formation avec lui pensant que c'était Rogers. J'ai appris plus tard que c'était le Lt. Mike Moore, venant aussi d'Haleiwa. Curieusement, je ne l'ai rencontré qu'une seule fois par la suite pour échanger nos expériences. Il m'a dit que je criais si fort à la radio que j'étais inintelligible. Je lui disais, bien sûr, d'aller descendre le 'Kate' à la traîne, de ne pas m'attendre et que je le rattraperai. Il a sauté sur cet avion avec agressivité et moi je faisais de mon mieux pour le suivre. Ce n'était qu'évolutions dans le ciel, mais Mike était si près de l'adversaire que je ne pouvais pas lui lâcher une rafale. Finalement à court de munitions, Mike a dû abandonner sans l'avoir touché. Tout comme à l'école de tir, je me suis aligné à 100 mètres derrière et ai tiré une rafale qui a dû tuer le mitrailleur arrière. J'ai refait deux autres passes avant de tomber à court de munitions. L'ennemi avait été sérieusement endommagé après ma première passe. J'ai vu la verrière du pilote éclater en pièces et le

le long de la côte nord d'Oahu. Les *2nd Lieutenants* Harry W. Brown (parti d'Haleiwa) et Malcolm «Mike» Moore (46th Sqdn, parti de Wheeler) pilotaient les Curtiss qui attaquèrent ces deux Zéro. Moore attaqua Ishii mais fut pris à parti par Atsumi. Brown tira sur Atsumi et, des années plus tard, Fujita et Brown écriront qu'ils ont vu le « Zéro » d'Atsumi en flammes. Brown le vit pour la dernière fois se dirigeant vers l'ouest (de Kanea Point). Mike Moore considéra Ishii seulement comme « probable », mais, Ishii ne revint jamais à son porte-avions. Les deux « Zéro » ont été récemment retrouvés à l'endroit où ils s'étaient écrasés, dans le chenal entre les îles Kauai et Niihau.

Mettant le cap sur le *Sôryû*, Fujita repéra trois « Val » loin devant lui et les suivit Mais il n'était pas seul. Lew Sanders raconte : « *Je m'étais éloigné vers le nord pour quelques minutes avant de revenir en direction du sud. Soudain j'ai aperçu un avion inconnu qui se dirigeait vers moi. En m'approchant j'ai vu le Hinomaru japonais, j'ai poussé la manette des gaz à fond, grimpé à pic, viré et fait un demi-tonneau pour essayer de me placer derrière lui* ». Fujita refusa le combat et prit de l'altitude au cas où Sanders tenterait quoi que ce soit. S'éloignant de plus en plus de la côte, Sanders décida d'abandonner la bataille.

Nouveaux affrontements

Vers 09h05, les « Kate » du *Zuikaku* arrivèrent par la côte sud d'Oahu pour bombarder Hickam. Tandis que les bombardiers du *Shôkaku* s'attaquaient à Ford Island, les neuf chaseurs d'escorte du *Kaga* s'en prirent à Wheeler avant d'aller attaquer Ford Island et Hickam. Les « Zéro » de l'*Akagi* abandonnèrent Ewa et arrivèrent à Hickam pour assurer la couverture sur zone. Les « Zéro » du *Sôryû* attendirent une pause dans le bombardement du *Shôkaku* pour mitrailler jusqu'à ce que le bombardement recommence.

Retournons maintenant quelque temps en arrière. Au hangar du 45th Sqn, le *2nd Lieutenant* Bill Haney se dirigeait vers le sous-sol du hangar lorsque les premiers « Val » et « Zéro » attaquèrent Wheeler. Haney courut sur le tarmac vers un P-36 que trois soldats, y compris un cuisinier, tentaient d'armer avec difficulté. Malgré les bombes qui éclataient près de lui, Haney s'envola et se dirigea vers Pearl Harbor, rejoignant le groupe de P-36A de Sanders qui s'était

Les restes d'un P-40 du 18th *Fighter Group* à Wheeler Field. (US Navy)

aussi envolé de Wheeler. Le moteur du Curtiss de Haney encaissa un obus de DCA l'obligeant à faire un atterrissage sans moteur à Wheeler. Son parachute toujours au dos, Haney courut vers un autre P-36A, pour revenir sur les lieux du combat. Contournant le port, il vit une ligne de croiseurs qui sortaient, mais malheureusement ils le virent aussi. Le moteur de Haney encore une fois encaissa un obus, le forçant à retourner à Wheeler en vol plané – descendu par l'US Navy deux fois en moins d'une heure.

À 09h05, Dains, Rogers et Brown décollèrent de Wheeler dans leur P-36A et furent rejoints par Mike Moore et John Webster. Le groupe se dirigea vers Kaena Point, à 25 km au nord-ouest de Wheeler, que les Japonais utilisaient comme point de repère pour retourner à leurs porte-avions. Brown et Moore se rejoignirent avec prudence, chacun pensant que l'autre était un Japonais. Les « Zéro » du *Hiryû* qui arrivaient au point de rendez-vous furent attaqués par le duo. Brown et Fujita, tous les deux, virent un « Zéro » en feu se dirigeant vers l'ouest. Moore toucha un « Zéro » qui traînait à l'arrière de la formation, mais manquant de munitions, il retourna à Wheeler vers 09h30. Brown suivit le « Zéro » au-dessus du Pacifique, tirant ses dernières cartouches, provoquant un incendie pour lequel on lui attribua une victoire probable (confirmée par la suite). Rogers dût atterrir à Haleiwa pour cause de dommages dus au combat. Les autres dégagèrent avant de manquer de carburant.

Après avoir atterri une deuxième fois à Wheeler pour se ravitailler et réarmer, Welch décolla encore (10h30) avec John Dains comme ailier. Les deux hommes effectuaient alors leur troisième mission du jour. La DCA était maintenant intense, paniquée et aveugle. Survolant les casernes de Schofield, l'infortuné Dains fut directement touché par un obus venu du sol. L'explosion mit son P-36A en pièces, le tuant sur le coup; le Hawk tomba dans un petit canyon près de Wheeler appelé Kippapa Gulch. Welch échappa au barrage de DCA de Wheeler pour tomber sur celui de l'US Navy défendant Pearl Harbor. Mais à cette heure-là (09h45) l'attaque japonaise était finie et Welch revint à Wheeler en toute sécurité.

Les équipes au sol se lamentaient : « *Où sont nos chasseurs ?* » En réponse à ces cris, Fred Shifflet décida de survoler Hickam à basse altitude. Son P-36 parsemé d'éclats de DCA, il atterrit à Wheeler avec deux pneus crevés. Parmi les autres pilotes qui prirent l'air à bord de P-36A, mais dont on ne connaît pas les exploits, on peut citer les *2nd Lieutenants* H. Lawrence et Francis S. Gabreski, pilotant des P-36A.

Après la Bataille

Disparu au combat (*Missing in Action* = MIA) est un terme utilisé par la branche *Casualty & Memorial Affairs* de l'US Army pour établir le taux de la pension à verser à la famille d'un ancien combattant disparu au champ d'honneur. Le statut d'un MIA est déclassé à « corps non récupérable » (BNR) lorsque le militaire est déclaré mort. La disparition du *2nd Lieutenant* Gordon H. Sterling Jr fut transformée en BNR en avril 1948. Une enquête subséquente conclut que « *il ressort que le Lt. Sterling s'est perdu en mer, au large de la côte de Oahu, par suite d'une action avec l'ennemi et en des circonstances qui écartent la possibilité de recouvrement de ses restes* ».

moteur prendre quelques balles. La dernière fois que j'ai vu notre proie, c'était au-dessus de Kaena Point et il traînait une longue colonne de fumée noire en perdant rapidement de l'altitude. »

De fait, ce second Kate a été repéré au large de Kaena Point en 1991, quelque temps avant le décès de Harry Brown [2]. Sans munitions et à court de carburant, Brown et Moore retournèrent à Haleiwa. Dans le circuit d'attente, ils virent d'autres P-36, soit s'apprêtant comme eux à se poser soit prenant leur envol. À ce moment, Haleiwa avait acquis un semblant d'ordre, ayant été laissé quasiment intact par les Japonais. Les chasseurs américains essayaient maintenant de dénicher les avions japonais qui regagnaient leurs porte-avions ou au moins d'établir un certain degré de maîtrise de l'air au-dessus de Oahu.

« *J'ai atterri vers 09h00. Un chef d'équipe de révision m'a taquiné à propos de ma tenue vestimentaire. C'est seulement à ce moment que je me suis rendu compte que j'avais effectué ma première mission de combat avec un haut de pyjama, un pantalon de soirée, des pantoufles et un casque avec des lunettes de vol. Tandis que l'avion était ravitaillé, j'ai passé une combinaison de vol. Les Lt. Taylor et Welch avaient déjà pris l'air pour une autre sortie, rapidement suivis par Johnny Dains, qui m'a fait le signe de la main habituel en roulant vers la piste d'envol. Je lui ai retourné le signe de bonne chance et ce devait être la dernière fois que je le voyais vivant. J'ai effectué une brève mission avec Moore et suis rentré à Haleiwa. J'ai passé le reste de cette affreuse journée assis près de mon P-36 en alerte, prêt au combat, jusqu'à ce que je sois remplacé vers la fin de l'après-midi.*

« *Je suis revenu à Wheeler dans ma Ford et j'ai été stupéfié d'apprendre que mon meilleur ami, Johnny Dains, avait été tué, non par les Japonais, mais par un tir DCA amical alors qu'il s'efforçait de rattraper Welch et Taylor. Il a été descendu par des canonniers nerveux qui tiraient sur tout ce qui avait des ailes et passait à leur portée. Plus tard le même soir, les batteries 'revendiquaient' la destruction de quatre SBD Dauntless arrivant du porte-avions Enterprise.* »

Harry Brown termina la guerre avec sept victoires confirmées. Il prit sa retraite de la USAF en 1948 comme Officier Commandant de McGuire AFB (New Jersey). Harry Brown était mon ami. Il décéda en 1991.

[1] « *Quand tout a été fini, j'ai emprunté une motocyclette pour me rendre à Kaena Point où j'ai trouvé un certain Tech-Sgt Romano, compagnie K, 15th Infantry, qui d'une plage, avec six compagnons, avait assisté au combat et a confirmé mon histoire dans tous ses détails.* »

[2] « *Un témoin oculaire confirma peu après la victoire. Même aujourd'hui, l'ambiguïté dans la citation m'attribuant une médaille pour mon action ce jour-là m'a tourmenté. J'ai toujours attribué le retard au fait que ma médaille avait été attribuée à Harry M. Brown. Celui qui avait renversé l'initiale 'W' pour en faire un 'M', m'a fait passer pour deux personnes différentes dans un monde où un type avec un nom comme Harry Brown doit constamment se débattre pour échapper à l'anonymat. Peu m'importe, car je sais ce que j'ai fait ce jour-là. Que mes victoires confirmées soient au nombre de six ou sept ne m'affecte absolument en rien. Cependant, pour la petite histoire, une transmission radio confirma mes victoires avec les 7th et 5th* Air Forces (General Order No. 193, HQ 5th Air Force, APO 925, 18 Sept. 1943). *D'ailleurs, mon commandant d'escadrille a confirmé mon total de sept victoires au moment où je suis rentré aux USA. J'aurais été banni de la base s'il y avait eu le moindre doute de la part de mes camarades quand j'ai peint les deux soleils levants sur mon P-40 à Hawaii.* »

Phil Rasmussen, compagnon de chambre de Gordon Sterling raconte : « *Gordon, à ma connaissance, n'avait pas eu la prémonition d'être descendu. Il avait écrit à ses parents au début de novembre 1941 :* 'Phil et moi avons décidé que si l'un ou l'autre de nous doit s'écraser, nous le ferons où nous pouvons être recueillis pour que l'autre puisse nous ramener à la maison. C'est un bon arrangement sauf que, il est plus que probable que c'est Phil qui me ramènera à la maison'. » Phil Rasmussen attend toujours pour ramener Gordon à la maison.

Une courte carrière

Les pilotes américains, agissant de leur propre initiative parvinrent à faire décoller six P-40 et 13 P-36A durant la confusion qui enveloppait l'île d'Oahu le 7 décembre. Bien qu'accablés, surpassés en nombre, certains pilotant une machine armée d'une seule mitrailleuse, une poignée de pilotes de P-36A rendirent compte de quatre, et probablement plus, d'avions ennemis détruits. Les victoires furent officiellement confirmées comme suit : deux « Kate » à Harry Brown, un « Val » probable à Rogers (47th Sqn), un « Zéro » chacun à Sanders, Rasmussen et Sterling, plus un avion endommagé à Moore (46th Sqn).

Comme la deuxième vague japonaise finissait son assaut sur le port, sept P-36As et deux P-40s avaient été armés et expédiés en mission. Cependant, ils ne virent pas les derniers ennemis se retirer. Entre 08h30 et 09h45, les chasseurs de l'Air Corps exécutèrent 25 sorties. Le reste de la journée, tout avion en état de vol continua une recherche stérile des porte-avions ennemis, effectuant un total de 48 sorties entre 09h45 et 15h20.

Deux de ceux qui comptèrent des victoires ce jour là deviendront des as par la suite : George Welch ajoutera 12 victoires et Harry Brown 5.

Les P-36A de Hawaii furent les seuls Curtiss 75 à combattre pour la défense de leur pays d'origine. La plupart des combats aériens des Hawk se déroulèrent sous d'autres cocardes que l'étoile blanche frappée sur un disque bleu. Malgré le succès de leurs contacts initiaux avec les Japonais, leur carrière opérationnelle fut éphémère. Avec d'autres types d'avions en état de vol ils formèrent une unité du *Hawaiian Interceptor Command* et à la fin du mois 27 des P-36A originaux étaient « bon de guerre ». Déjà considérés comme surannés, ils furent transférés aux unités de réserve pour une brève période, puis relégués au rôle d'avions écoles pour entraîner les pilotes de chasse, étant remplacés en première ligne par des P-39 et P-40.

Le 15th *Group* demeura à Hawaii pendant presque toute la guerre, alors que le 18th *Group* fut transféré à Guadalcanal en 1943.

Bilan

Les pertes au combat s'élèvent à deux P-36A (Sterling et Dains tués en action) et quatre endommagés (Rogers, Webster, Rasmussen, Thacker), plus 23 au sol. Après le raid, 16 des 35 Hawk survivants étaient en état de vol. Trente-cinq étaient réparables. On sait que le 8th *Fighter Command* alignait 22 P-36 bons de guerre sur les 28 restant en date du 28 mai 1942.

Les chasseurs américains auraient t-ils pu faire la différence si la date de l'attaque avait été connue ? De ce que l'on sait du décodage du code secret japonais, il semble qu'ils auraient pu. Les Japonais avait engagé plus de la moitié de leur armada juste pour s'occuper des chasseurs américains. Ils abandonnèrent l'escorte des bombardiers lorsqu'ils ne rencontrèrent aucune réaction initiale de l'Air Corps. Cela signifie que les quelques Curtiss qui réussirent à s'envoler ce matin-là trouvèrent une première vague quasiment non protégée. S'ils avaient rencontré les bombardiers dès le début de l'attaque, les formations auraient certainement eu des « Zéro » en couverture pour les protéger. Le P-36A n'était pas un dangereux rival pour le « Zéro », ni même le P-40B. Les pilotes japonais étaient mieux entraînés et plus expérimentés à l'époque. Mais ce sont là spéculations. Plus important, considérant les circonstances, fut comment le personnel de la *Hawaiian Air Force* réagit. Tous firent du mieux qu'ils purent avec ce qu'ils avaient sous la main. Les aviateurs de tous rangs peuvent avoir été pris par surprise, mais ils ne renoncèrent jamais.

Un P-36A (38-084) probablement à Hawaii en 1942. L'appareil est aux standards du camouflage et des marques de l'époque.
(Collection de l'auteur)

LE BOMBARDIER FINIT

LA DOCTRINE DE LA RAF DANS LES ANNÉES TRENTE

Dr. Williamson Murray

Le Handley-Page Heyford vola pour la première fois en juin 1930 et les derniers exemplaires encore en service dans les *Squadrons* du *Bomber Command* furent remplacés par des Wellington en juin 1939. Typique de son temps, le Heyford se distingua néanmoins par une fiabilité douteuse et des performances très insuffisantes. Sur ce cliché, le K3500 du N° 99 *Squadron* en 1936. (Archives Blitz)

Dans l'histoire du développement de la puissance aérienne, les années trente ont constitué une période importante – voire cruciale. Les révolutions doctrinals, tactiques et technologiques amorcées à cette époque ont préfiguré ce que serait la Seconde Guerre mondiale. Pourtant, cette décennie n'a pas reçu l'attention qu'elle mérite. Les historiens l'ont étudiée soit sans disposer du bagage technique ou militaire nécessaire, soit d'un point de vue étroit et dogmatique.

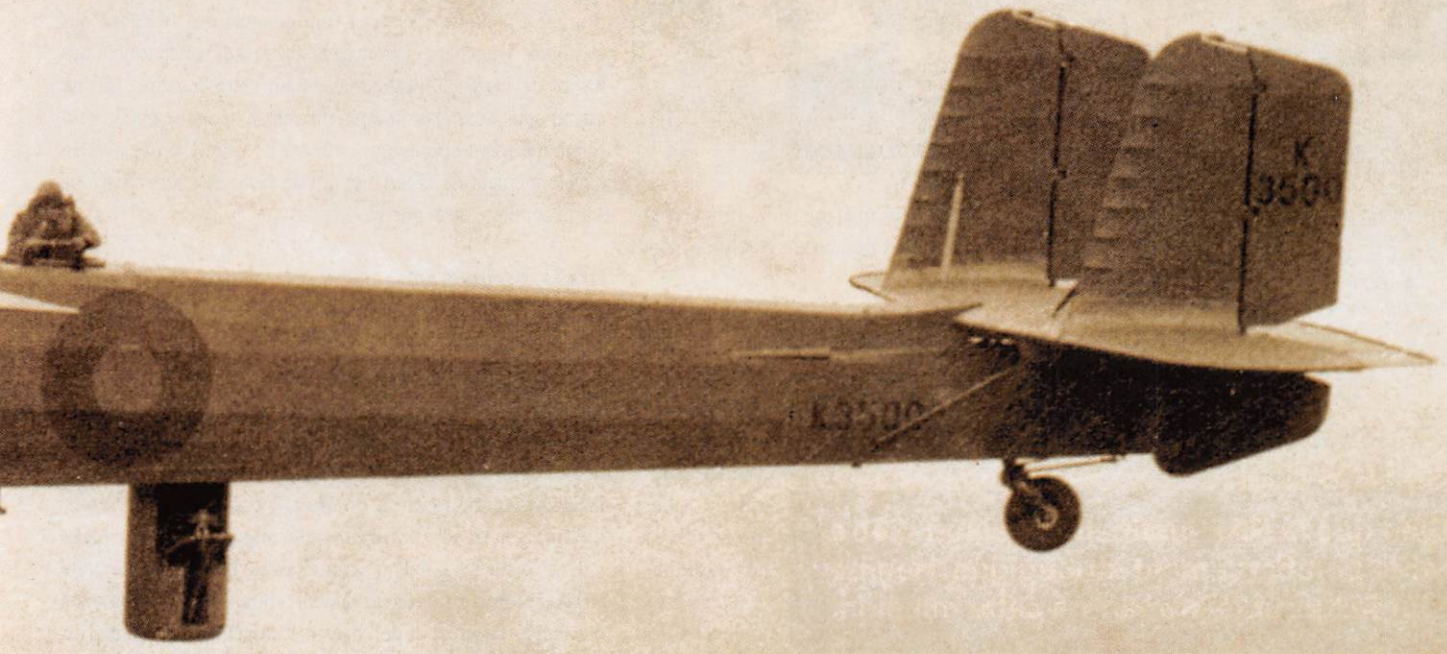
La puissance aérienne

Il convient d'abord de définir ce qu'est la puissance aérienne [1]. Malheureusement en ce qui concerne le développement d'une théorie cohérente tant aux Ëtats-Unis qu'en Grande-Bretagne, la tendance générale a été de l'enfermer dans des définitions étroites et restreintes. Depuis la naissance de l'aviation, ses partisans ont trop souvent limité son emploi au bombardement stratégique en écartant tout autre possibilité. Dans la réalité, les forces aériennes ont été appelées à exécuter un grand nombre de missions autres que le bombardement stratégique. En fait, la contribution de la puissance aérienne à la victoire finale doit être recherchée dans la diversification de son intervention plutôt que dans un type spécifique de mission.

Le fait que le théoricien italien Giulio Douhet soit encore considéré comme l'un des grands prophètes de la puissance aérienne est révélateur de la confusion ambiante entre la théorie et la réalité de la doctrine d'emploi de l'aviation. En mettant de côté l'aspect exclusif de la doctrine de Douhet – ses arguments sont que la puissance aérienne rend l'armée et la marine totalement inutiles – on est frappé par ses attaques en règle contre toutes les missions actuellement dévolues aux forces aériennes, à l'exception du bombardement stratégique. Douhet exclut la possibilité d'une défense aérienne, dénia toute importance au chasseur au sein des forces aériennes du futur, soutint que l'appui tactique et l'interdiction sur le champ de bataille ne seraient qu'un gâchis de ressources et prétendit que le seul et unique rôle de l'aviation serait celui de mettre en œuvre des bombardiers stratégiques. Sur le plan technique, Douhet affirma que le bombardier avec son puissant armement défensif prendrait

[1] NDT : le terme anglais *air power* est assez malaisé à traduire en français. « Puissance aérienne » n'évoque pas grand chose et « force aérienne » renvoie davantage à la notion d'armée de l'air. Il faut entendre par ce terme la capacité globale d'une aviation à intervenir dans un conflit.

TOUJOURS PAR PASSER



toujours le meilleur sur le chasseur. Enfin, Douhet était à cent lieues de penser que la guerre aérienne aurait de lourdes exigences en matière de ressources, d'hommes et de matériel et que seules les nations disposant d'un fort potentiel industriel seraient capables de mener une guerre aérienne. Le point de vue de Douhet connut un large écho auprès de nombreux partisans de la puissance aérienne en Europe de l'entre-deux-guerres.

La réalité au cours de la Seconde Guerre mondiale fut très différente. Dans les faits, ce conflit ressembla beaucoup au précédent, sauf que la guerre d'usure se comptait désormais en nombre d'avions et d'équipages hautement entraînés plutôt qu'en fantassins crasseux et boueux. Ceux qui étaient en charge de la guerre aérienne mesuraient alors leurs succès à l'aune du tonnage de bombes et du pourcentage de pertes plutôt qu'en mètres gagnés sur le terrain. Comme le souligna un analyste : « *Malgré les théories de ses protagonistes d'avant-guerre, la guerre aérienne de la Seconde Guerre mondiale fut une guerre d'usure. Elle ne remplaça pas l'action des forces conventionnelles, elle en fut un complément. La victoire a souri aux forces aériennes possédant la plus grande profondeur, le plus grand équilibre et la plus grande souplesse d'emploi. Le résultat déboucha sur une stratégie qu'aucun responsable n'avait prévue.* »

Cela ne signifie pas que le bombardement stratégique ne joua pas un rôle majeur dans la victoire finale des Alliés. Toutefois, sa réussite fut très différente de ce qu'avaient imaginé ses partisans. L'offensive aérienne fut incapable d'empêcher l'industrie allemande d'augmenter sa production au fil des mois – même en ce qui concerne la production des avions de chasse. Cependant, que l'industrie aéronautique allemande ait été capable de porter son record absolu à 5 000 chasseurs produits en septembre 1944 ne fut qu'un avatar sans conséquence, car les Alliés avaient déjà gagné la bataille de la supériorité aérienne au-dessus de l'Allemagne. Ils l'avaient gagné non par les bombardements stratégiques, mais en contraignant la Luftwaffe à sortir de sa tanière en février et mars 1944, deux mois pendant lesquels les chasseurs d'escorte alliés lui avaient brisé les reins. Au sens large la puissance aérienne alliée a joué un rôle majeur dans la défaite de l'Allemagne.

Le bombardement stratégique fut l'un des composants de la victoire des Alliés, mais en aucun cas le facteur décisif.

Elle a détruit la Luftwaffe, conquis la supériorité aérienne au-dessus des champs de bataille de 1943 à 1945, forcé les Allemands à détourner une part non négligeable de leur production militaire au profit de la défense aérienne et contribué aux opérations combinées par le largage de parachutistes et de ravitaillement, ce qui a permis aux puissances occidentales de reconquérir l'Europe de l'Ouest. Vu sous cet angle, la contribution de la puissance aérienne fut incalculable, mais le bombardement straté-

Le Boulton-Paul Overstrand, dont on voit ici le prototype, fut le premier appareil équipé d'une tourelle électrique. Vingt-quatre exemplaires furent commandés, qui équipèrent le N° 101 *Squadron* de janvier 1935 à août 1938. (Archives Blitz)

gique n'en fut que l'un des composants et certainement pas le facteur décisif comme ses nombreux partisans l'ont prétendu après la guerre.

L'influence de Lord Trenchard

C'est à la lumière de tout ce qui précède que l'on peut examiner le développement de la doctrine aérienne en Grande-Bretagne pendant l'entre-deux-guerres. Il faut aussi mentionner que des nécessités stratégiques opposées mènent à des doctrines aériennes divergentes. Les Britanniques, vivant sur une île et possédant la plus puissante marine d'Europe, pouvaient se permettre de raisonner en termes de bombardement stratégique. À première vue, la principale menace venait du ciel et tout au long des années trente leur principale préoccupation fut celle d'une offensive aérienne contre les îles britanniques. En outre, ils pouvaient imaginer de leur côté une campagne de bombardement contre le territoire ennemi en ignorant une bataille terrestre dont le résultat ne mettrait pas directement leur territoire en péril en cas de défaite.

Bien que la RAF justifiait sa raison d'être par le bombardement stratégique, rien ne fut fait pour la préparer à cette mission.

La Royal Air Force (RAF) doit son existence à la Première Guerre mondiale et aux pressions politiques consécutives aux raids aériens allemands sur Londres. Après l'armistice, avec la réduction des budgets militaires, la nouvelle arme se sentit menacée par les autres services. Ses chefs craignaient que la dispersion de leurs faibles moyens au profit de la Marine (porte-avions) ou de l'Armée (coopération) mette en péril son existence même comme arme indépendante. La réponse apportée par le chef d'état-major de la RAF, Lord Hugh Trenchard, à cette menace politique latente fut de mettre au point une doctrine assurant l'indépendance de l'aviation : le bombardement stratégique. Le raisonnement de Trenchard était que la puissance aérienne était en mesure de défendre la Grande-Bretagne à elle seule et que son pouvoir de destruction était capable d'écraser tout ennemi dès le début des hostilités. Trenchard élabora sa doctrine indépendamment des thèses de Douhet. Malheureusement cette doctrine, qui ne voyait dans l'expression de la puissance aérienne que le seul bombardement stratégique, affecta de manière négative le développement de la RAF et eut de fâcheuses répercussions sur la conduite de la guerre.

Le Harrow fut le premier bombardier monoplan conçu par Handley-Page. Il entra en service dans la RAF en janvier 1937, où il ne fut considéré que comme avion de transition dans l'attente de l'arrivée de modèles plus performants. Il ne resta guère plus de trois ans en service dans son rôle initial. Cette photo de propagande est censée montrer un Harrow du N° 35 *Squadron*, une unité qui n'en a jamais été équipée ! (Archives Blitz)

Des estimations irréalistes

En 1936, Sir John Slessor, l'un des plus éminents stratèges du ministère de l'Air et qui commandera le *Coastal Command* pendant la guerre, publia un livre intitulé *Airpower and Armies* appliquant les grandes théories de Trenchard à sa vision d'un conflit futur. Il y défendait l'idée que ce conflit se déroulerait uniquement dans les airs et que la supériorité aérienne ne pourrait se conquérir et se défendre que par « *une campagne soutenue de bombardements aériens* » sur les points névralgiques de l'ennemi. Une telle stratégie forcerait l'ennemi à consommer son aviation dans des tâches passives et défensives, l'empêchant de consacrer l'ensemble de ses forces au bombardement stratégique qui, seul, était capable de remporter la victoire. Les offensives terrestres deviendraient ainsi inutiles et les armées ne serviraient qu'à garder les frontières tandis que les bombardiers les franchiraient. Slessor en conclut que :

« *Personne ne peut nier la conclusion qu'une campagne de bombardement aérien sur une grande échelle, dans la mesure où elle peut être soutenue pendant un certain temps même de manière irrégulière, peut aujourd'hui réduire le rendement d'une industrie de guerre au point qu'il lui soit totalement impossible de répondre aux immenses besoins d'une armée bâtie sur le modèle de 1918, en termes d'armes, de munitions et de matériels de guerre de toute nature.* »

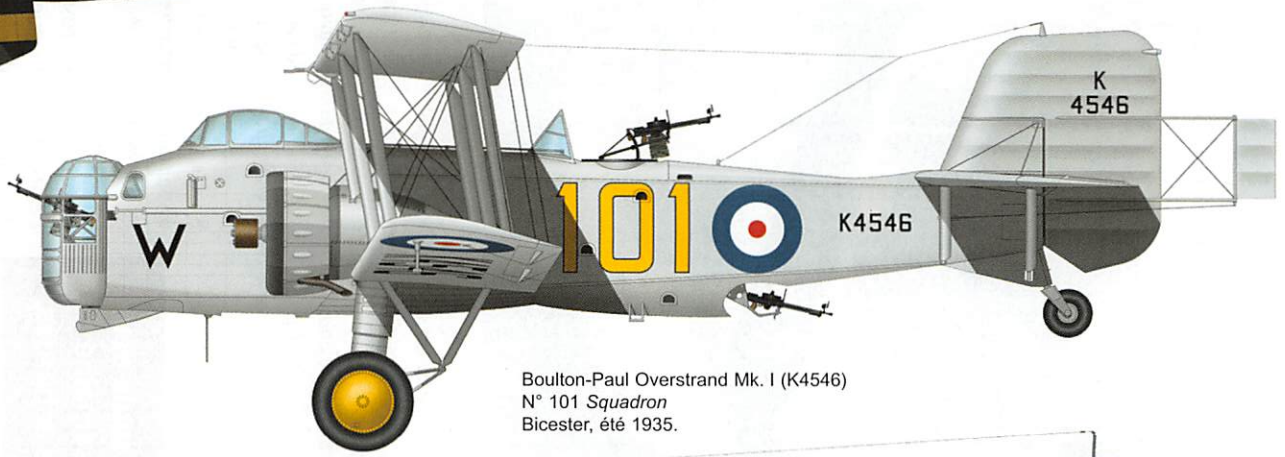
Ces commentaires sont particulièrement importants si l'on prend en compte le fait que Slessor, en tant que chef des Plans du ministère de l'Air et membre du Comité interarmée de planification des chefs d'état-major, tenait un poste clé au sein de l'aviation et de la défense britanniques.

Ce qui est le plus surprenant, considérant que la RAF justifiait sa raison d'être par le bombardement stratégique, c'est que rien – ou si peu – ne fut fait pour la préparer à cette mission. La doctrine d'avant-guerre prévoyait que des équipages expérimentés devaient précéder les vagues de bombardiers pour marquer les objectifs. Quand on lui demanda comment ces équipages expérimentés trouveraient eux-mêmes les objectifs, Sir Arthur W. Tedder, futur *Air-Chief Marshal* de la RAF, répondit : « *À vous de me le dire !* » Il fallut attendre le printemps 1941, quand une analyse approfondie de photos prises après les raids montra que la moitié des bombes lancées sur l'Allemagne atterrissaient dans les champs, pour que la RAF s'intéresse à cette question. À la fin des années trente, personne n'avait la moindre idée des possibilités réelles des armes disponibles

© P-A. Tilley, 2003

Handely-Page Heyford Mk. I (K4872)
N° 7 *Squadron*
Finningley, début 1938.

VII



Boulton-Paul Overstrand Mk. I (K4546)
N° 101 *Squadron*
Bicester, été 1935.

Fairey Hendon Mk. II (K5087)
N° 38 *Squadron*
Midenhall, fin 1936.

toujours par passer

ni de celles qui étaient en cours de développement. D'un aveu général, en l'absence de toute expérience dans ce domaine, ces estimations étaient totalement impossibles à réaliser. En 1938, le Comité interarmée de planification fut bien obligé de l'avouer :

« *En ce qui concerne les attaques aériennes, nous devons faire face à une absence de repères qui pourraient être tirés d'une précédente expérience dans tous les domaines y afférents. En conséquence, les méthodes détaillées de leur mise en œuvre et leurs effets sont pures conjectures. Nous ignorons le degré de résistance à une attaque aérienne face à de lourdes pertes. Nous ignorons le degré de résistance d'une population civile face à des destructions massives et régulières en termes de vies et de biens.* »

Lors de l'entrée en guerre, la force de frappe du *Bomber Command* reposait sur trois types principaux : le Hampden, le Wellington et le Whitley. Les premiers exemplaires de ce dernier entrèrent en service au N° 10 *Squadron* en mars 1937. (Archives Blitz)

Sur trente avions disposés au sol, seuls deux avaient été détruits au bout d'une semaine de bombardements acharnés.

Slessor devait admettre après la guerre que la confiance de l'état-major de l'Air en l'efficacité du bombardier avait été une « *question de foi.* » Selon toute vraisemblance, les raisons de cette situation tiennent en une centralisation excessive de la planification tactique au sein d'un ministère de l'Air qui avait perdu le contact avec l'évolution de la technologie. Toutefois, lorsque le *Bomber Command* prit le contrôle de la planification de ses missions, il ne devait pas se montrer plus efficace jusqu'à ce que la guerre lui démontre à quel point ses attentes et ses estimations avaient été irréalistes.

Il est évident que les experts pensaient qu'il n'y aurait aucune difficulté à trouver et à atteindre les objectifs. Un rapport du comité de la défense Impériale de 1936 estima qu'un avion équipé d'un viseur automatique avait 11% de chances de toucher un cuirassé à une altitude 3 000 mètres. Ce rapport oubliait de mentionner que le cuirassé pouvait être en mouvement et que le bombardier pouvait avoir à affronter la DCA et la chasse ennemies. Dans le journal du *Royal United Services Institute*, on pouvait lire que par temps clair et à une altitude de 6 000 mètres, 50% des bombes lancées tomberaient à l'intérieur d'un arsenal comme celui de Malte ou de Gibraltar : « *Contre une flotte en haute mer, de cinq à dix pour cent de coups au but peuvent être enregistrés quotidiennement.* »

Un tel optimisme est inexcusable parce qu'il existait à cette époque des preuves du contraire. En mai 1938, l'assistant en chef de l'état-major de l'Air admettait « *qu'il est exact qu'au cours des manœuvres de l'an dernier, la précision des bombardements aériens fut médiocre pour le moins. Une enquête montre que cet état de fait est plutôt imputable à une incapacité à identifier les objectifs qu'à la fatigue.* »

En outre, en 1937 la RAF se lança dans une vaste étude des techniques de bombardement. Trente avions furent disposés au sol dans un cercle de 1 000 mètres de diamètre et pendant une semaine les appareils du *Bomber Command* s'acharnèrent sur ces cibles immobiles à toutes les altitudes. À la fin du test, seuls deux avions avaient été entièrement détruits, onze fortement endommagés, six endommagés mais réparables et... onze étaient intacts.

La position dogmatique de la RAF

La priorité donnée au bombardement stratégique dans la doctrine de la RAF devait avoir des effets pernicieux sur l'évolution d'autres aspects de la puissance aérienne. L'attitude de l'état-major de l'Air vis-à-vis de la défense aérienne, qui devait pourtant remporter la bataille d'Angleterre et sauver la Grande-Bretagne à l'été 1940, fut très éloignée d'un soutien inconditionnel. Tout au long des

Le Vickers Wellesley mettait en œuvre une structure géodésique chère à l'ingénieur Barnes Wallis. Cependant, la conception même de cette structure en interdisait toute découpe. De ce fait, ce bombardier à long rayon d'action transportait ses charges offensives sous les ailes. L'appareil entra en service au N° 76 *Squadron* en avril 1937, mais lors de la déclaration de guerre, tous les exemplaires survivants avaient été transférés au Moyen-Orient. (Archives Blitz)

années trente, l'état-major de l'Air se désintéressa de cette question et ses circulaires organiques ne cherchaient qu'à démontrer que la défense aérienne était un gaspillage des deniers publics parce qu'elle serait incapable de s'opposer à une offensive aérienne ennemie. Lors d'une discussion au sujet d'une étude réalisée par l'état-major de l'Air en 1937, l'amiral Lord Chatfield, chef d'état-major de la Marine, critiqua l'attitude négative de la RAF à propos de la défense aérienne. En se référant aux budgets considérables investis dans la défense, Chatfield conclut qu'il était absurde de prétendre qu'une offensive aérienne allemande pourrait causer dix fois plus de dégâts en 1939 qu'en 1937. Tandis que l'état-major de l'Air persistait, tout au moins dans cette étude, à clamer qu'une défense aérienne efficace était illusoire, Chatfield affirma le contraire.

Par une ironie du sort, ce fut le gouvernement Chamberlain, notoirement reconnu pour son incapacité à gérer la défense du pays, qui contraignit le ministre de l'Air à investir une partie non négligeable de son budget dans la défense aérienne. Le 1er octobre 1938, Sir Warren Fisher, secrétaire d'État au Trésor, critiqua durement le progrès du programme de réarmement lancé en 1935 :

« *Quand j'ai insisté sur la nécessité d'inclure dans le rapport la mise en œuvre d'un système de défense aérienne pour la Grande-Bretagne, le représentant de l'état-major de l'Air a répondu par un haussement d'épaules. Ses propositions étaient, évidemment, encore une fois insuffisantes et son manque d'imagination et de prospective n'égalait que son incompétence dans tous les domaines pratiques, y compris la politique stratégique.* »

L'incapacité de l'Air à dépasser sa position dogmatique, pointée du doigt par Fisher, était corroborée par son indifférence aux percées technologiques. Malgré la victoire du Supermarine S.6 (ancêtre du Spitfire) au trophée Schneider de 1931, l'Air précipita la mise en production des Harrow, Fury et Hart en 1935 pour enfumer les politiciens. Pour arbitrer le débat entre les partisans du chasseur monoplace et ceux du chasseur biplace, l'état-major faillit de peu trancher en faveur du biplace, un mauvais choix qui aurait eu à terme des conséquences catastrophiques. Une note datée de juin 1938 reflète à quel point l'état-major de l'Air était déconnecté de la réalité et incapable d'appréhender les conditions d'un futur confit :

« *La vitesse des bombardiers modernes est si élevée qu'un chasseur ne possède pratiquement aucune marge pour les attaquer. Un chasseur armé de mitrailleuses fixes tirant vers l'avant ne peut attaquer un bombardier que par l'arrière. La mission dévolue à un chasseur employé pour l'acquisition de la supériorité aérienne sera de détruire les chasseurs ennemis.* [...] *Pour ce faire, il a besoin d'un armement qui peut être utilisé à la fois de manière offensive et défensive afin de pouvoir pénétrer en territoire ennemi et rompre le combat quand il le désire. Un chasseur équipé de mitrailleuses fixes en est incapable.* »

Seules les vives réactions de l'*Air-Vice Marshal* Sir Hugh Dowding, chef du *Fighter Command*, empêchèrent de sacrifier la production des Spitfire et Hurricane au profit du Defiant. Et pourtant, jusqu'en mai 1940, l'état-major de l'Air tenta de faire fermer les chaînes des Spitfire et Hurricane !

Une pensée unique axée sur l'offensive

Malheureusement, les errements de l'état-major de l'Air ne se limitèrent pas au seul domaine de la défense aérienne. La RAF refusa tout net une quelconque coopération avec l'armée de Terre. Au terme de manœuvres combinées en 1939, le général Sir Archibald Wavell regretta que la RAF ne se soit pas investie dans l'appui des forces terrestres. Au cours d'une réunion des chefs d'état-major tenue en 1937, Leslie Hore-Belisha, secrétaire d'État à la Guerre, tenta de prouver que la guerre d'Espagne démontrait l'efficacité d'une coopération entre l'infanterie et l'aviation, mais il s'attira les foudres du chef de l'état-major de l'Air qui n'y voyait qu'un coupable détournement de la puissance aérienne. Ce dernier indiqua que, selon les rapports du ministère de l'Air, les Italiens furent si impressionnés par l'efficacité des missions d'appui tactique qu'ils affectèrent la moitié de leurs avions à ce type de mission. Il ajouta que, bien qu'il fût persuadé de la véracité de ces rapports, il n'imaginait pas les Italiens aussi stupides !

Seule une vive réaction du chef du *Fighter Command* empêcha la RAF de sacrifier la production du Spitfire au profit du Defiant.

En novembre 1939, la doctrine de l'état-major de l'Air concernant l'appui tactique était la suivante :

« *En résumé, le point de vue de l'état-major de l'Air – fondé sur une étude approfondie du sujet depuis de nombreuses années – est la suivante : la fonction première du bombardier opérant en appui d'une armée est d'isoler le champ de bataille afin d'empêcher l'arrivée des renforts et du ravitaillement, de bloquer ou de retarder la montée au front des réserves et, de manière*

Ce fut au Vickers Wellington qu'échut le triste honneur de confronter la doctrine de la RAF aux réalités de la guerre. Le résultat fut catastrophique. On voit ici les équipages du N° 149 *Squadron* monter à bord de leur avion le 3 décembre 1939. Quinze jours plus tard, cette unité allait perdre quatre de ses six appareils engagés au-dessus de la baie d'Helgoland face à la chasse allemande.
Le bombardier avait fini par passer – mais à quel prix ! (Imperial War Museum)

Les lourdes pertes subies à la chasse allemande pendant la « Drôle de Guerre » vont plonger la RAF dans un douloureux dilemme. De jour, les bombardiers lourds s'avèrent trop vulnérables et, de nuit, ils sont incapables de repérer leurs objectifs avec précision. L'avenir du *Bomber Command* – la raison d'être de la RAF – est alors fortement compromis. (ECPA-D)

plus générale, de créer des perturbations et la confusion en arrière du front. [...] *Mais, ni de manière offensive, ni de manière défensive, le bombardier ne doit être engagé au-dessus du champ de bataille proprement dit, sauf en des circonstances tout à fait exceptionnelles.* [...] *L'expérience de la guerre a prouvé qu'une telle action non seulement engendre des pertes importantes, mais qu'elle n'a aucune efficacité en comparaison d'un emploi raisonné tel que défini plus haut.* »

Que voilà un document étonnant si l'on considère que la campagne de Pologne vient de s'achever ! En France, en mai 1940, les demandes d'appui aérien émanant de la *First Armored Division* seront rejetées sous prétexte qu'elles étaient ni réalisables ni nécessaires. En outre, en juillet 1938, les chefs d'état-major écartèrent l'idée de déployer des troupes aéroportées parce que les appareils qui seraient affectés à cette tâche seraient plus utiles comme bombardiers.

En 1936, le *Group Captain* Arthur Harris, futur « patron » du *Bomber Command*, affirma que la seule manière de localiser les forces navales ennemies consistait en missions de reconnaissance au-dessus de ses bases et que l'usage d'avions au-dessus de l'océan ne serait qu'un gaspillage d'énergie. Un peu plus tard, alors qu'il commandait le 4 *Group* du *Bomber Command*, il déclara au Comité interarmée de planification que l'état-major de l'Air se réservait le droit de retirer les avions engagés dans des missions secondaires (comme la reconnaissance) pour les affecter à leur mission primaire, celle du bombardement stratégique. Il fallut attendre fin 1937 pour que le chef d'état-major de la RAF accepte du bout des lèvres que les appareils affectés à la protection côtière ne soient pas transférés à d'autres secteurs, même de façon temporaire, sans consultation préalable des chefs d'état-major et du cabinet de Guerre.

Sur le plan industriel, en 1937 Lord Tedder, chef du département recherche et développement du ministère de l'Air, se prononça en faveur de la construction d'une nouvelle usine de moteurs d'avion. Or, sa proposition se heurta à l'opposition, non du Trésor, mais de son propre ministre qui estimait que, comme il faudrait deux ans avant que sorte le premier moteur, la RAF ne pouvait pas se permettre de gaspiller ses budgets dans des investissements qui n'offraient aucun retour immédiat.

Sans l'intervention orageuse du chef du *Fighter Command*, l'état-major de la RAF aurait sacrifié la production des Spitfire et Hurricane au profit du Boulton-Paul Defiant, qu'il jugeait plus efficace contre les bombardiers. La Luftwaffe prouvera à quel point ce concept était erroné. (Imperial War Museum)

Nul n'est prophète en son pays

Il est indispensable d'insister sur l'unicité du point de vue officiel de l'époque : la puissance aérienne se confondait avec la capacité de bombardement. Toute évaluation du potentiel aérien d'un autre pays ne se mesurait qu'en termes de charge offensive, vitesse, autonomie et nombre de ses bombardiers. Les appareils employés à d'autres tâches, défense aérienne du territoire ou coopération terrestre et maritime, n'entraient pas en ligne de compte.

On constate non sans ironie que sur le plan intellectuel la Grande-Bretagne était très en avance sur le reste du monde. Les écrits de J.F.C. Fuller et de B.H. Liddell Hart avaient posé les fondations de la guerre mécanique moderne et d'autres auteurs, comme L.E.O. Charlton [2], avaient vulgarisé auprès du grand public les théories modernes de la puissance aérienne. Malheureusement, l'aréopage militaire britannique rejeta toutes ces théories et limogea même leurs principaux avocats.

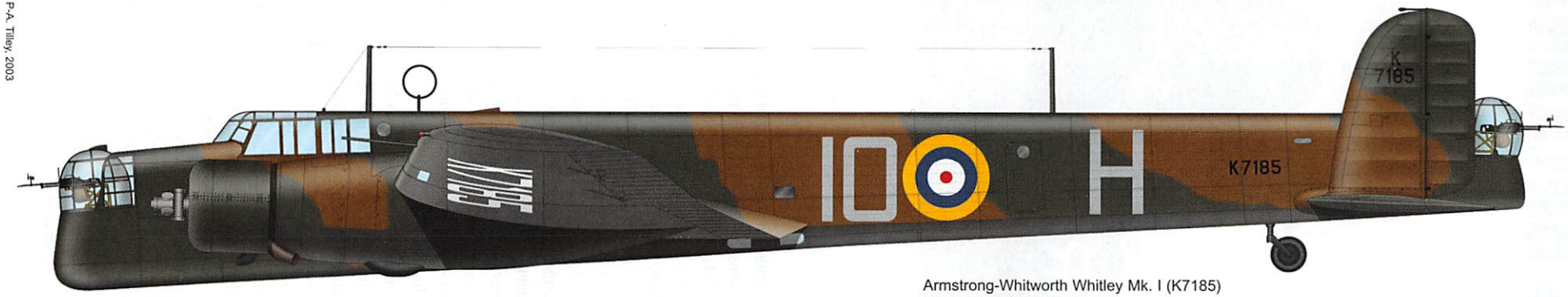
Une vision sclérosée du futur

En résumé, le dogmatisme de l'état-major Air bloqua le développement d'une conception élargie de la puissance aérienne en Grande-Bretagne. Lorsque la guerre éclata, elle disposait d'une force de bombardement stratégique qui, le jour, était incapable d'effectuer des raids face à l'opposition des défenses allemandes et, la nuit, de repérer ses objectifs. Pour sa propre défense aérienne, la Grande-Bretagne disposait d'une force numériquement faible mais efficace et d'une chaîne de radars qui devaient leur existence non à la RAF, mais aux efforts déterminés du gouvernement Chamberlain. Sur tous les autres aspects de la puissance aérienne – appui tactique, interdiction, opérations aéroportées, reconnaissance stratégique et opérations aéromaritimes – la RAF n'avait strictement rien fait pour anticiper les besoins du futur conflit.

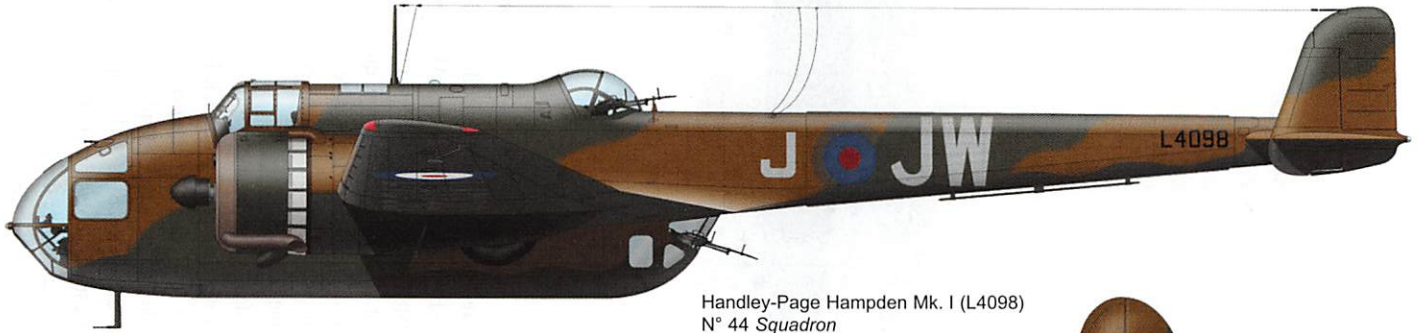
Dr Williamson Murray
BA, MA, PhD Yale
Professeur à l'Université de l'Ohio
Professeur à l'US Army War College

[2] Le général John F.C. Fuller commanda le *British Tank Corps* en 1916 et publia après la guerre plusieurs livres qui fondaient les bases de la *Blitzkrieg*; il fut poussé à la retraite en 1933. Sir Basil H. Liddell Hart fut de 1925 à 1939 le correspondant militaire du *Times* et du *Daily Telegraph*; il écrivit de nombreux articles et plusieurs ouvrages dans lesquels, lui aussi, formulait la tactique de la *Blitzkrieg*. L'*Air Commodore* Lionel E.O. Charlton occupait alors un poste à l'état-major de l'Air.

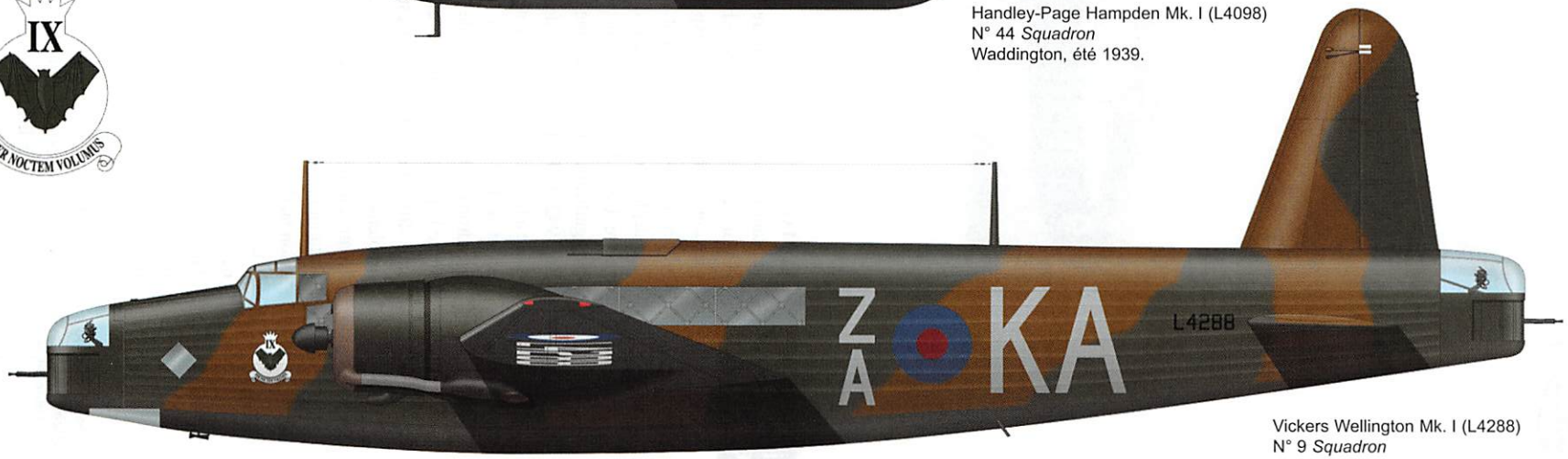
© P-A. Tilley, 2003



Armstrong-Whitworth Whitley Mk. I (K7185)
N° 10 *Squadron*
Dishforth, fin 1937.

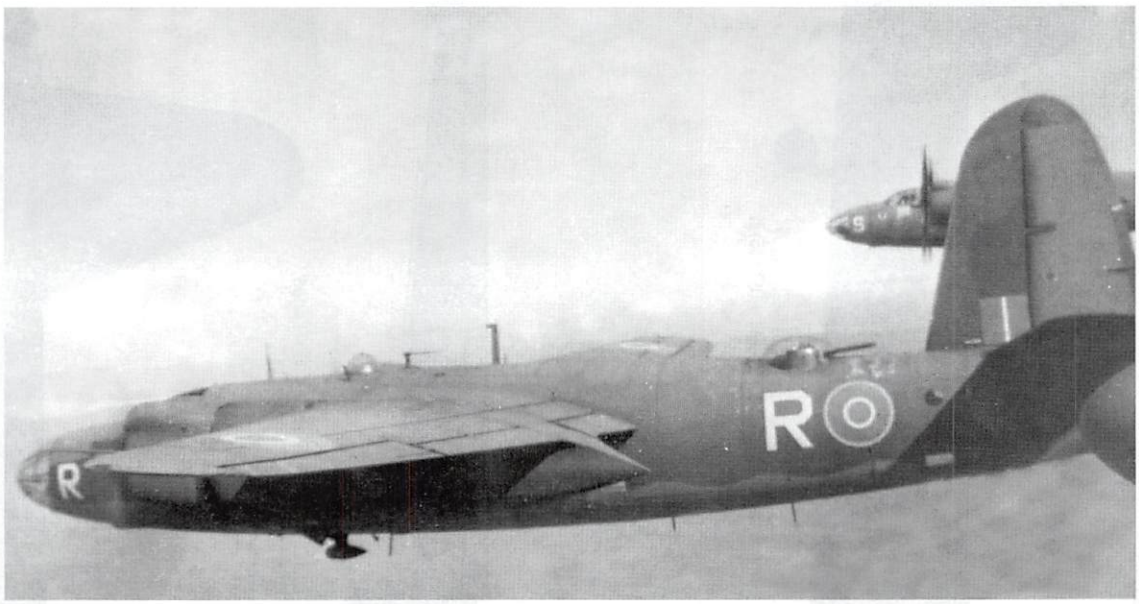


Handley-Page Hampden Mk. I (L4098)
N° 44 *Squadron*
Waddington, été 1939.



Vickers Wellington Mk. I (L4288)
N° 9 *Squadron*
Stradishall, printemps 1939.

MARAUDER SUR LES BALKANS



Philippe Listemann

Le *Squadron Leader* Watson à bord du HD625/R mène son « box » vers l'objectif, le 11 avril 1945. À sa droite, le HD626/S du *Sergeant* Kennedy. (Photo P. Hatcher, via A. Thomas)

Le Marauder et la RAF

Pendant la guerre, seules quatre forces aériennes ont utilisé le Marauder, l'USAAF, la SAAF, l'armée de l'Air et la RAF, par ordre d'importance. L'expérience avec la RAF a été limitée à deux escadrons, dont un, le N° 39 *Squadron*, qui sera déployé dans les Balkans dans les derniers mois de la guerre. Cette désaffection peut paraître étonnante mais elle est significative du pragmatisme britannique.

En 1942, la RAF recherche des avions de toute sorte et, grâce à la loi du « Prêt-bail » votée l'année précédente, le B-25 et le B-26 sont offerts à la RAF pour équiper ses escadrons de bombardement de jour en vue de remplacer à terme le Douglas Boston alors en service. Si la RAF adopte sans difficulté le B-25, ce n'est pas le cas du B-26. Les problèmes rencontrés à l'entrée en service des premiers B-26 au sein de l'AAF a sûrement influencé ce choix. Les Britanniques ont bien conscience que le B-26 n'est pas un avion facile et qu'il demande un pilote soit expérimenté, soit naturellement doué pour maîtriser le Marauder dans certaines phases de vol, en particulier l'atterrissage. Malheureusement, le niveau moyen des pilotes formés en temps de guerre fait pressentir que le taux d'accident sera particulièrement élevé, probablement identique à celui que connaît l'AAF dans ses unités de transformation opérationnelle. De plus, l'avenir du B-26 au sein de l'AAF est à l'époque en question à cause justement de ces problèmes. Le B-26 sera pour les mêmes raisons repoussé par l'Union Soviétique.

Toutefois, les capacités de production américaines n'étant pas illimitées et les besoins britanniques assez variés, la RAF accepte de prendre en compte un petit nombre de B-26 des premières versions (B-26A et B-26B) pour les déployer en Méditerranée où la RAF a besoin, non de bombardiers, mais d'avions de reconnaissance maritime dotés de réelles capacités offensives. Le N° 14 *Squadron* va être la seule unité de la RAF à mettre en ligne les B-26A et B-26B (Marauder Mk. I et IA et quelques Mk. III en 1944) en utilisant leur capacité lance-torpille, la plupart du temps en recherche d'objectifs d'opportunité et sera en fait l'une des seules unités à mettre en osmose le nom et la fonction de l'avion. Ces premiers Marauder, soit 52 Mk. I et 19 Mk. IA, sont livrés à l'automne 1942 et restent en service au N° 14 *Squadron* jusqu'en septembre 1944 avec un certain succès, mais non sans de lourdes pertes.

Il faut attendre un an pour que de nouveaux Marauder soient pris en compte par la RAF avec l'arrivée des Mk. II (B-26C). Si cette version présente les mêmes vices que les précédentes, à cause de son envergure courte, la RAF se voit obligée d'en acquérir un certain nombre pour équiper la SAAF qui se trouve en pleine expansion en 1943. Comme les Mitchell sont destinés aux unités stationnées en Grande-Bretagne et que les escadrons de bombardement moyen ont besoin de sang neuf pour remplacer les Boston et les Baltimore qui arrivent au terme de leur carrière opérationnelle, le Marauder offre une alternative satisfaisante. Si la philosophie d'emploi du Marauder au sein la RAF, et dans une moindre mesure au sein de la SAAF, ne diffère pas de celle l'AAF en ce qui concerne l'altitude de bombardement (en moyenne 9 000 pieds pour une charge de bombes standard de 4 000 livres), elle est cependant adaptée aux besoins

spécifiques des Britanniques. Sur la centaine de Marauder II et les 350 Marauder III (version équivalente au B-26F et B-26G à envergure allongée), aucun n'est armé des quatre mitrailleuses montées sur l'avant du fuselage (les Sud-africains en gardent souvent deux). La mitrailleuse avant est fréquemment démontée, car jugée trop encombrante pour le bombardier et causant des fissures au plexiglas (les Sud-africains feront de même la plupart du temps). L'équipage habituel est réduit de sept à six hommes (pilote, bombardier, navigateur, radio-mitrailleur de sabord et deux mitrailleurs, l'un dorsal, l'autre de queue). La tâche principale du bombardier dépend en fait des capacités du pilote; si celui-ci n'est pas apte à se débrouiller seul, le bombardier fait office de copilote, sinon il est appelé à exercer d'autres tâches au sein de l'équipage. Il faut se rappeler que dans la RAF, les bombardiers ont tous reçu une formation de base au pilotage, ce qui explique cette organisation. Il faut signaler que dans les équipages sud-africains, y compris pour ceux qui voleront au sein du N° 39 *Squadron*, l'équipage comprend toujours un copilote, les fonctions de navigateur et de bombardier étant fusionnées... autre pays, autres mœurs ! Du fait de la durée moyenne de chaque mission (3 heures), le tour d'opérations passe à 80 sorties ou 200 heures de vol de guerre, au lieu des 30 sorties et 200 heures dans les escadrons de bombardiers lourds.

Marauder : le retour

Au début de l'été 1944, l'état-major de la *Balkan Air Force* (BAF) nouvellement créée arrivent à la conclusion que le N° 254 *Wing* de bombardier moyens aurait une plus grande force de frappe si l'on lui adjoignait deux autres *Squadron* de Marauder, dont de nombreux exemplaires sont maintenant disponibles dans les dépôts du Moyen-Orient. Il est donc prévu de rééquiper en Marauder B.III le N° 25 SAAF *Squadron* qui vole alors sur Ventura et de transférer le N° 39 *Squadron*, volant sur Beaufighter, du N°283 *Wing* au N° 254 *Wing* avant de le transformer également sur Marauder B.III. L'objectif clairement annoncé est de les rendre opérationnels fin 1944 ou début 1945, ce qui sera fait pour le N° 25 SAAF *Squadron* le 20 novembre. Cette décision montre que la RAF fait à nouveau confiance au Marauder. Au sein du *Wing* opèrent également les deux unités italiennes qui volent sur Baltimore, les 28 et 132 *Gruppi*.

Pour le N° 39 *Squadron*, passer du Beaufighter au Marauder entraîne des complications et non des moindres. Si les deux avions sont des bimoteurs, l'emploi tactique est différent, passant de l'attaque à basse altitude où l'on hésite pas à secouer l'avion, à l'attaque à moyenne altitude où l'avion doit rester en vol rectiligne et en palier ! Les méthodes de travail au sein de l'avion sont aussi différentes à cause, entre autres, de l'intégration de nouveaux membres d'équipage. C'est pourquoi, seuls cinq pilotes se portent volontaires pour aller suivre un cours de transformation : le *Squadron Leader* P.A.S. Payne (RNZAF), le *Flight Lieutenant* A. Settle (RAAF), le *Flying Officer* D. Wren, le *Warrant Officer* McMurphy (RNZAF) et le *Flight Sergeant* H. Mullens. En fait, c'est presque un nouvel escadron qui doit être créé. Ces pilotes partent rapidement à Shandur en Égypte où ils intègrent un cours de transformation au sein du N° 70 OTU. C'est un cours qui dure onze semaines, réparti en deux semaines d'instruction théorique et neuf semaines d'instruction pratique, soit une cinquantaine d'heures de vol. Cette partie met l'accent sur l'apprentissage délicat à faire travailler plusieurs hommes ensemble dans une machine de combat.

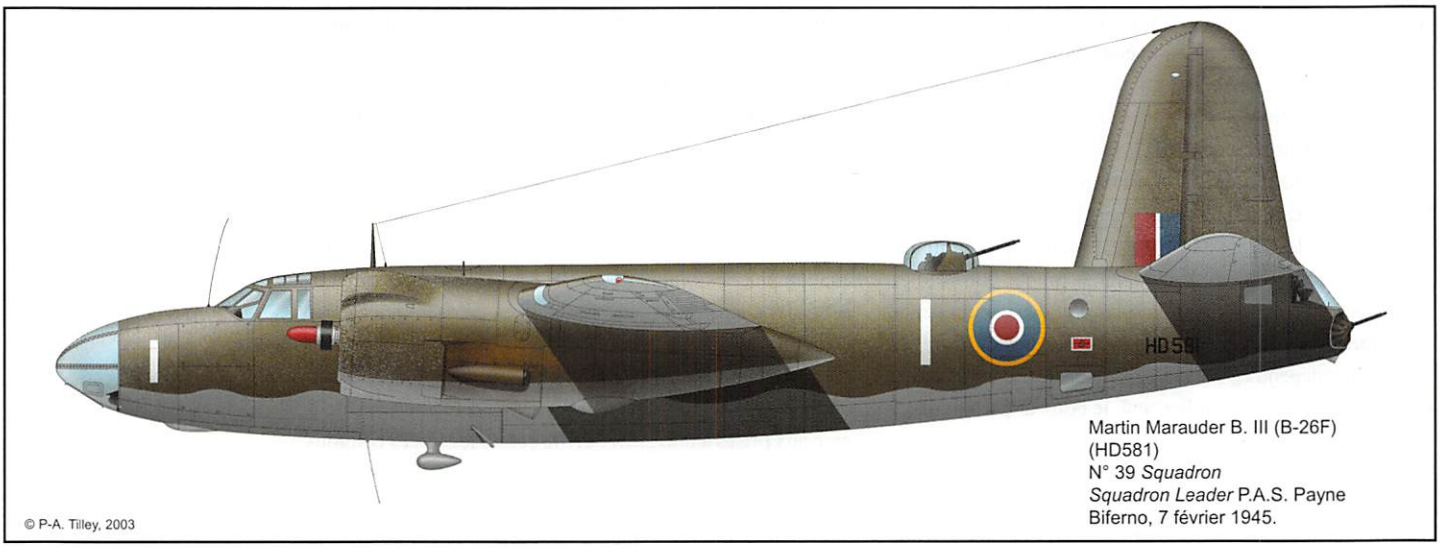
Les premiers équipages sont prêts vers la fin novembre 1944 et ils rejoignent la base de Biferno où se trouve encore le N° 39 *Squadron* avec ses Beaufighter. Ils doivent cependant attendre que les Marauder qui leur sont destinés arrivent et pendant ce temps, certains aviateurs en profitent pour voler comme observateurs à bord des Beaufighter. Les choses se précipitent bientôt et les Beaufighter partent pour la Grèce où ils doivent faire de l'appui aérien pour le gouvernement grec aux prises à une guerre civile contre les forces communistes ELAS. Le 19 décembre 1944, le premier Marauder se pose à Biferno et à la fin du mois, huit Marauder sont arrivés, mais la mauvaise météo qui règne à la fin de l'année 1944 empêche toute forme d'entraînement. Au 31 janvier 1945, quatorze Marauder B.III sont présents à l'escadron et une semaine plus tard, le N° 39 *Squadron* dispose de ses seize avions de dotation. Au 7 février, l'escadron est opérationnel après avoir réalisé plus de 70 vols d'entraînement et tous les équipages sont fin prêts [1].

Biferno, 7 février 1945. Le *Wing Commander* Innis, commandant le N° 39 *Squadron*, donne ses dernières instructions pour la toute première mission de son escadron sur Marauder. (Photo P. Hatcher, via ww2images.com)

Vols de guerre

Le 7 février 1945, le N° 39 *Squadron* réalise sa première mission de guerre sur Marauder. La veille au soir, douze équipages ont été sélectionnés, frustrant quelque peu les autres qui en sont réduits à les regarder décoller le lendemain. Cette sélection a même provoqué un début de polémique au sein de l'unité. Le 7 février au matin, l'objectif est dévoilé : Senj, ville côtière de Yougoslavie. Le

[1] HD611/A, HD606/B, HD607/F, HD581/I, HD639/J, HD610/K, HD674/L, HD640/N, HD644/O, HD458/P, HD625/R, HD636/S, HD665/T, HD570/W, HD674/X, HD531/Z. Il faut signaler qu'à ce moment-là, environ 15 % des membres des équipages appartiennent à d'autres pays du Commonwealth, dont une majorité de Sud-africains, ce qui est supérieur à la moyenne pour un escadron purement anglais. D'autres Marauder III vont servir par la suite au sein du N° 39 Sqn : HD558/X (HD674 devenant L), HD647/P et après la victoire seront pris en compte les HD600/H, HD615/G, HD675/L, HD694/J et HD719/F.



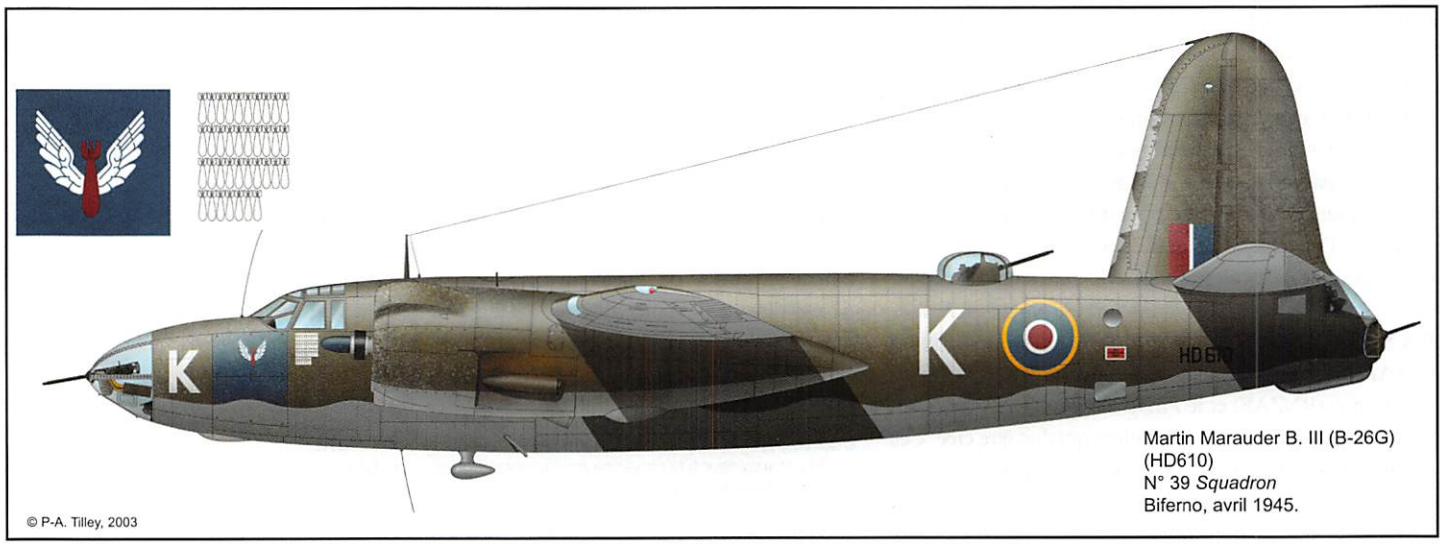
Martin Marauder B. III (B-26F)
(HD581)
N° 39 *Squadron*
Squadron Leader P.A.S. Payne
Biferno, 7 février 1945.

© P-A. Tilley, 2003

dispositif prévu est classique, trois « box » de quatre avions chacun. Le *Wing Commander* A.R. Innis monte dans l'avion de tête, c'est-à-dire le HD581/T piloté par le *Squadron Leader* P.A.S Payne (RNZAF) commandant le *A Flight*, le deuxième « box » est dirigé par le commandant du *B Flight*, le *Flight Lieutenant* A.A. Settle (RAAF) à bord du HD458/D et le dernier « box » est mené par le *Flying Officer* D. Wren (HD644/O). Le décollage a lieu à 13h20 mais seuls 11 Marauder se dirigent vers l'objectif, le HD607/F du *Flight Sergeant* H. Mullens ayant dû abandonner sa mission peu de temps après le décollage, victime d'une panne de générateur. Les installations portuaires sont bombardées à une altitude de 6 500 pieds et chaque Marauder lâche sa cargaison mortelle comprenant 4 bombes de 500 livres (environ 227 kg) et autant de 250 livres (environ 113 kg). Les onze Marauder atterrissent à 16h20. Même si la *flak* a été quasi inexistante, les résultats de cette mission sont très mitigés, puisque beaucoup des bombes ne sont pas tombées sur la cible. Ce résultat est d'autant plus décevant que deux des trois « box » ont d'abord fait un passage pour rien et n'ont largué leur bombes qu'au deuxième passage. Le lendemain, douze autres Marauder sont appelés à toucher un autre objectif, un quartier général des troupes de montagne allemandes situé à Brinje. Là encore, après un décollage normal à 12h35, quatre avions renoncent successivement à poursuivre leur vol à cause d'une défaillance d'un moteur ou de la VHF. Les autres, menés par le *Squadron Leader* Payne, bombardent et plusieurs coups au but vont être notés.

Les missions se succèdent avec en général douze Marauder à la fois et elles sont toujours réalisées avec les autres *Squadrons* du *Wing*. À cette époque, la Luftwaffe est invisible et seule la *flak* peut représenter un réel danger. Si au cours des neuf premières missions elle s'est avérée faible à modérée au point de faire entrer mentalement les aviateurs dans une certaine routine, il n'en est pas de même le 21 février où onze des douze Marauder reviennent avec des trous un peu partout; le P-Peter (HD458) du *Flight Lieutenant* Settle bat tous les records avec 60 trous et l'avion du *Warrant Officer* Ellis, le X-X-Ray (HD674) est si endommagé que l'on pense le réformer. Fort heureusement, un seul blessé est à déplorer en la personne du *Sergeant* Les Charteris. Il se rappelle :

« *Nous avons essuyé un feu nourri de* flak *au moment où nous entamions le début de la procédure pour le largage des bombes. Cela empira au fur et à mesure que nous avancions et les éclats d'obus devinrent assourdissants. Tout un coup, un éclair rouge à semblé surgir autour de ma tourelle et j'ai senti que j'avais été touché aux deux jambes. Au moment où nous quittions l'objectif par un virage plongeant, j'ai été une nouvelle fois touché au dos et au bras droit. J'ai prévenu le*



Martin Marauder B. III (B-26G)
(HD610)
N° 39 *Squadron*
Biferno, avril 1945.

© P-A. Tilley, 2003

skipper *que j'étais blessé et je me suis extrait de ma tourelle de queue (j'ignore comment !) pour rejoindre la cabine du navigateur en passant par la soute à bombes. C'est ici que Ken, notre navigateur, m'a donné les premiers soins* [...] *Sans les plaques de blindage situées au dos et sur les côtés, j'aurais eu mon compte et n'aurais pas pu raconter mon histoire.* » Pour Charteris, la guerre est néanmoins terminée et il passera de longues semaines à l'hôpital [2].

Au retour, l'officier de renseignement s'enquiert de connaître la nature de la *flak* et pose des questions au *Flight Lieutenant* A. Roos (RCAF) le *skipper* du HD644/O : « *La* flak *était-elle mobile* ? » en faisant référence à la mobilité ou non des batteries. La réponse sèche de Ross l'interloqua : « *Pour être mobile, elle était mobile cette foutue* flak, *elle allait à environ 2 000 mph dans notre direction* ! »

Au N° 25 SAAF *Squadron*, on constate les mêmes dommages et les groupes italiens sur Baltimore ont un avion abattu par un coup direct de 88. Le bilan pour le N° 254 *Wing* est éloquent avec 14 Marauder touchés, dont certains sérieusement, sur les 25 qui ont pris part à l'opération et chez les Baltimore, on compte un avion abattu et 15 endommagés sur 16 ! Comme il ne reste que trois avions disponibles, aucun vol n'est prévu les deux jours suivants et les missions reprennent le 24 février. Les suivantes sont plus calmes et le 26 février, le N° 39 *Squadron* réalise deux sorties dans la journée, une le matin et l'autre en début d'après-midi, chacune mettant en œuvre huit Marauder. Le mois de février s'achève par une sortie de reconnaissance météo en fin de matinée, menée par le *Lieutenant* Collins (Sud-africain) à bord du HD581/D au-dessus d'un objectif potentiel, des canons de défenses côtières. Du fait des mauvaises conditions atmosphériques du moment, les opérations prévues pour la journée sont annulées. À la fin du mois de février, le N° 39 *Squadron* a exécuté 119 sorties de bombardement plus une de reconnaissance météo, sur les 171 planifiées; le tonnage de bombes largué se chiffre à 189 tonnes.

« Run up » terminé, le *Squadron Leader* Payne se prépare à décoller lors de la première mission de guerre sur Marauder, le 7 février 1945. (Photo P. Hatcher, via ww2images.com)

Régime de croisière

Après une mission avortée le 1er mars 1945, le N° 39 *Squadron* est mis en repos pour quelques jours pour une période d'entraînement intensif. Le 2 mars, le *Wing Commander* Inniss cède sa place au *Wing Commander* D.R. Griffiths, un Sud-africain servant dans la RAF et pilote de Marauder, ce que le *Wing Commander* Innis n'était pas, une lacune qui l'avait quelque peu handicapé dans son commandement. Il part pour l'état-major du N° 337 *Wing* stationné en Grèce. Le 11 mars, les « affaires reprennent » avec le bombardement de batteries côtières. Le *Wing Commander* Griffiths prend la tête du N° 39 *Squadron*. Il volera le plus souvent possible. Le « Trente nove » réalise normalement une mission par jour au moins, sauf quand le temps ne le permet pas, ce qui sera le cas les 15, 16 et 17 mars. À chaque fois l'opposition est négligeable, mais le 20 mars la *flak* est plus intense et un avion est touché, heureusement sans gravité, au-dessus de la gare de triage de Batrina. Ce qui a surtout donné des sueurs froides aux équipages c'est la présence de quatre 109 dans la zone, mais ils n'interviendront pas et ne feront même pas mine de le faire. Cinq jours plus tard, lors d'un bombardement sur la gare de triage de Nova Gradiska, le *Sergeant* H. Coe (HD611/A) connaît quelques ennuis mécaniques peu de temps avant de larguer ses bombes. Ses deux moteurs rendent l'âme d'un coup. Le bombardier Bill Ashton largue les bombes alors que le Marauder commence à être distancé par les autres avions de la formation. Après avoir consulté l'équipage, ils décident qu'il serait préférable d'essayer d'atterrir sur une parcelle de terrain tenu par les partisans plutôt que de sauter. Vers 2 000 pieds, la température des moteurs semble revenir à la normale et H. Coe essaye de faire repartir le moteur gauche avec succès, ce qui provoque un soulagement incontestable mais qui n'est encore rien comparé à l'accueil nettement plus bruyant fait au deuxième moteur quand il revient à son tour à la vie ! Bien sur A-Apple est arrivé bon dernier à la base mais cela a permis à l'équipage d'échapper à une aven-

[2] Tous les témoignages sont tirés de *Partisan Wings*, Peter Hatcher, Trente Nova Publishing, 1994.

ture qui aurait pu terminer très mal. Quand on a demandé au *Sergeant* Coe si le Marauder pouvait planer sa réponse fut : « *Oui, mais avec un angle de piqué assez prononcé et certainement pas longtemps* ! »

Le 30 mars, le *Squadron Leader* Payne décolle à 15h00 pour un lâcher de tracts sur l'île de Pag incitant les Allemands à se rendre. Pendant ce temps, le N° 39 *Squadron* est aussi sollicité pour emmener le chef de la BAF, l'*Air-Vice Marshal* Mills, de Campo Formio à Bari où avec son état-major il doit rencontrer les Partisans yougoslaves. C'est le *Squadron Leader* H.Watson qui pilote l'avion (HD625/R). Au retour, le 1er avril, le commandant de la BAF passe vers Bihac pour une sorte d'inspection de la zone de bataille et se dirige ensuite vers Gospic pour observer une attaque de chasseurs-bombardiers escortés par des Spitfire. Le Marauder vole bien sûr à basse altitude et certains officiers d'état-major en profitent pour utiliser les mitrailleuses de sabord et vérifier leurs compétences sur des objectifs terrestres... cette mission qui n'était pas une mission de guerre l'est devenue par les forces des choses !

Le mois d'avril connaît autant d'activité mais les missions restent potentiellement dangereuses. Paradoxalement, alors que la fin de la guerre approche, le N° 39 *Squadron* est souvent appelé à faire deux missions par jour, voire trois. Cependant, lors du debriefing de la mission du 10 avril, la lecture des photos révèle quelque chose de surprenant. La mission du matin s'est mal déroulée car les avions ont survolé Zagreb suite à une erreur de navigation. Ils se sont rabattus sur un objectif secondaire, la gare de triage de Dugo Selo dans la banlieue de Zagreb. Mais aucun obus de DCA n'est venu perturber le vol, alors que la ville est réputée armée jusqu'aux dents et les quelques Bf 109 aperçus n'ont même pas fait mine de vouloir décoller ! Est-ce vraiment la fin ?

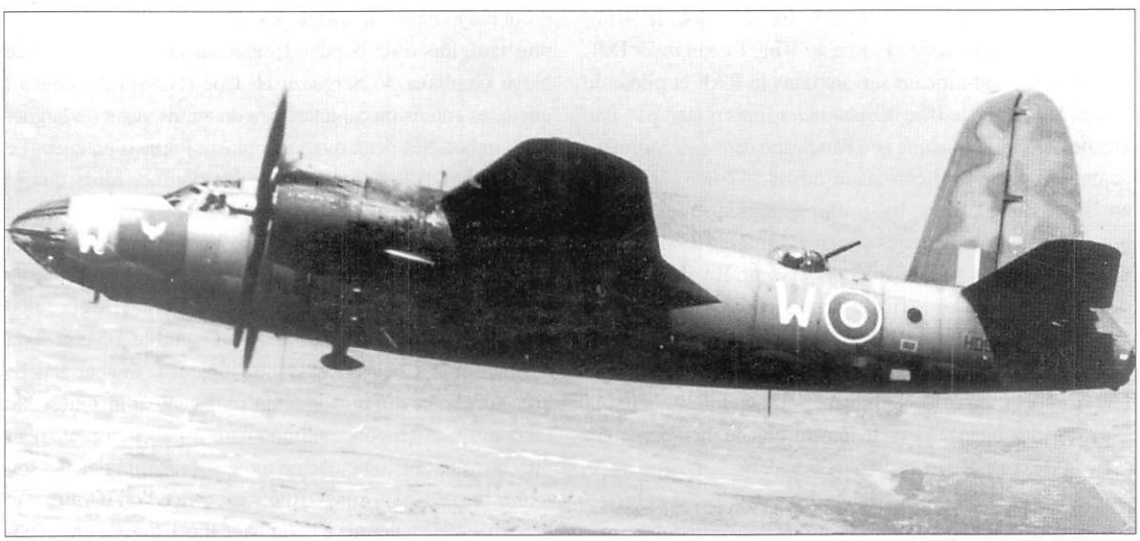
Cependant, le 17 avril, ils déchantent un peu car le « box » de tête (6 avions) mené par le *Squadron Leader* Watson est fortement brassé par la *flak* et cinq avions sont endommagés. Le lendemain seuls sept avions peuvent participer à la mission. Le 24 avril est une lourde journée, pas moins de trois missions de 6 avions sont exécutées. La dernière est effectuée exceptionnellement à 16 000 pieds, bien au-dessus de l'altitude normale pour un Marauder. Le 4 mai, le N° 39 *Squadron* participe à sa dernière mission de guerre (et du *Wing*) en attaquant la gare de triage de Popovaca en Croatie. Tous les avions reviennent à leur base à 12h40, mais ils sont témoins de la perte du HD667/P du N° 25 SAAF *Squadron* qui est touché par la *flak* non loin de Kutina, ne laissant aucune chance à son équipage. C'est le premier Marauder perdu par le *Wing* sur un objectif.

Selon le journal de marche, le bilan du N°39 *Squadron* sur Marauder est de 584 sorties en 63 missions, représentant près de 1 750 heures de guerre et 1 000 tonnes de bombes larguées sans perdre un seul avion (1 008 pour le N° 25 SAAF *Squadron*).

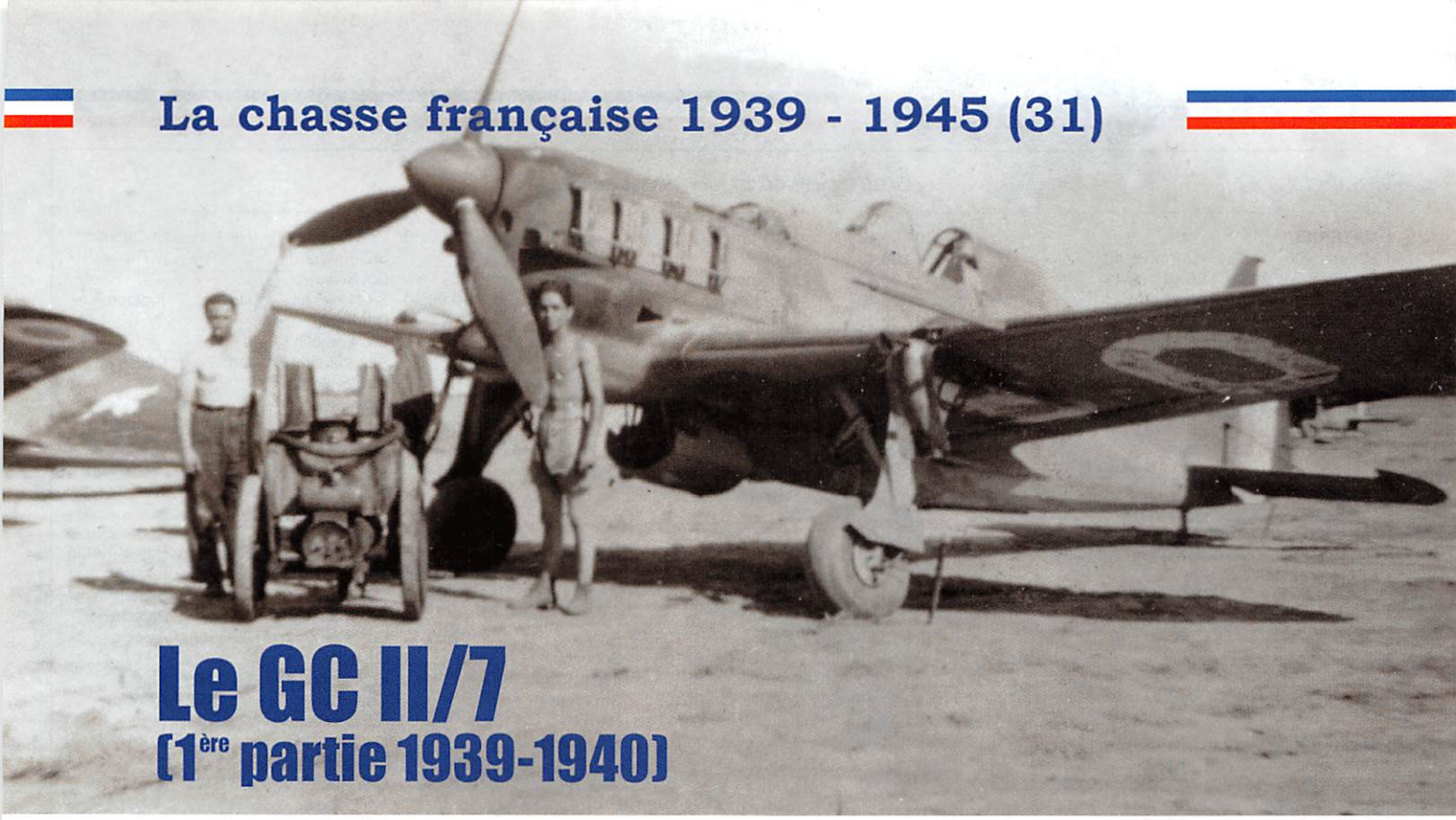
Ce dernier fait ne doit laisser penser que les missions étaient de tout repos et laissons le *Sergeant* Peter J. Hatcher témoigner :

« *Ne vous méprenez pas; décoller une fois, parfois deux fois, par jour d'une piste courte faite de PSP avec la mer d'un côté et des terres marécageuses de l'autre dans un B-26 chargé de bombes de carburant et de munitions à ras bord, puis voler en formation serrée au-dessus de la Yougoslavie, se faire tirer dessus par des tubes de 40 mm, 88 mm et 105 mm, était tout sauf une invitation pour un pique-nique. Même aujourd'hui, il est encore facile pour chacun d'entre nous de fermer les yeux et voir les petits champignons noirs de* flak *exploser autour de nous, sentir l'avion être secoué à chaque explosion, entendre les éclats d'obus percuter les ailes ou le fuselage de l'avion. Même l'odeur de la cordite brûlée peut me remonter dans les narines. Une fois tout cela terminé, il y avait aussi la perspective de revenir au terrain avec les bombes qui n'avaient pas voulu partir. Encore aujourd'hui mon cœur bat plus vite quand je me rappelle toutes ces images qui sont gravées dans ma mémoire.* »

Le Marauder va rester en service au sein du N° 39 *Squadron* après la victoire. Il déménage à Rivolto où le 30 juin 1945, il enregistre son unique perte au cours d'un vol d'entraînement, le HD625/R, sans perte en vies humaines. En octobre, il part à Karthoum au Soudan. Cependant le Marauder, avion du « Prêt-bail », ne peut pas rester en unité et son remplaçant, le Mosquito, arrive au début de 1946. Les heures de vol diminuent, passant de 390 pour le mois d'octobre 1945 à une centaine pour le mois de février 1946. La flotte de Marauder se réduit à une demi-douzaine d'appareils qui continuent à faire des vols de servitude. En septembre le N° 39 *Squadron* est dissous et le dernier Marauder de la RAF, le HD607/F, part à la ferraille le 18 septembre 1946.



Le HD570/W, piloté par le *Lieutenant* Pat Denny (SAAF), monte vers son altitude de croisière pour aller bombarder une gare de triage à Medali, le 2 avril 1945. (Photo P. Hatcher, via A. Thomas)



Le GC II/7
(1ère partie 1939-1940)

Le jour de la mobilisation, le GC II/7 quitte Dijon pour s'installer sur son terrain de campagne de Luxeuil. Il y passe toute la « Drôle de Guerre » et une partie de la « Blitzkrieg » à surveiller la partie sud-est du front Nord au sein de la ZOAS du général Odic.

Après quelques courses-poursuites infructueuses derrière des avions de reconnaissance allemands, le premier succès intervient le 22 novembre 1939 lorsque quatre Morane, commandés par l'adjudant-chef Valentin, interceptent avec succès un Do 17P de la 4.(F)/121 près de Hastatt.

Le 21 décembre, douze Morane escortant un Potez 63.11 sont attaqués par dix Bf 109E du I./JG 54. L'avion de reconnaissance parvient à s'échapper, mais quatre Bf 109E engagent le combat avec les Morane. Le sous-lieutenant Gabriel Gauthier poursuit deux chasseurs ennemis; il en « poivre » un qu'il voit s'abattre près de Sponeck. Cependant, il est lui-même victime d'une rafale bien placée, probablement tirée par le *Kommandeur*, le *Major* von Cramon-Traubadel. Blessé à la tête, saignant abondamment, Gauthier redresse in extremis son appareil pour glisser sur le ventre près d'Artzenheim. Pour lui, la guerre est finie, il ne regagnera son groupe qu'un an plus tard. La victime de Gauthier est probablement le *Hauptmann* Paulisch qui, blessé aux jambes, a sauté en parachute.

Le 3 janvier 1940, deux Potez 63.11 sont escortés chacun par six Morane pour une mission double au-dessus des lignes allemandes. La patrouille du capitaine Hugo tombe sur trois Bf 109D du JGr 176 escortant un Do 17. Hugo en revendique un probable et le sergent-chef Jonaszick un sûr. Et en effet, le Messerschmitt s'est posé moteur grillé à une vingtaine de kilomètres de Lörrach.

Nouvelle bagarre le 19 janvier entre une patrouille double en couverture de Mulhouse et des Bf 109E de la 2./JG 54. Le sous-lieutenant Gruyelle descend en flammes l'appareil de l'*Unteroffizier* Hans Wagner, qui sera fait prisonnier. Une victoire probable est comptée au sous-lieutenant de Fraville.

Le 2 mars, un Do 17P de la 4.(F)/121 est intercepté à 6 800 mètres par les sergent-chef Doudiès et sergent Sonntag. Le bimoteur tombe en vrille et percute à une quinzaine de kilomètres à l'ouest d'Épinal.

Le 7 avril, pas moins de 16 Morane du II/7 et 4 du I/6 escortent un Potez 63.11 dans le secteur de Fribourg-en-Brisgau, quand un malchanceux Ju 52/3m croise leur route. L'appareil, appartenant au *Luftnachrichtenregiment ObdL*, transporte un équipement spécial pour intercepter les émissions radio françaises. Le trimoteur s'abat en flammes au sud-est de Meurcourt. Dans l'épave, les Français retirent neuf cadavres et tout un équipement qui fait leur admiration. Dans un premier temps, la victoire est accordée à chacun des 20 pilotes, puis, se ravisant, l'état-major de la ZOAE ne l'attribue finalement « qu'à » 11 pilotes, ce qui doit constituer une sorte de record du monde des victoires en collaboration !

Le 19 avril, un Hs 126 de la 2.(H)/13 est abattu près de Balgau par cinq pilotes sous les ordres du capitaine Hugo, après quoi Hugo et le sergent Passemard se lancent à la poursuite d'un Do 17, qui est en fait un Ju 88D de la 4.(F)/121. Bien qu'ils le revendiquent comme abattu, le Junkers rentre à son terrain de départ.

Le 20 avril, cinq Morane entrent au contact avec six Bf 109E de la 2./JG 54 près de Belfort. Le combat est court mais âpre. Le *Leutnant* Koch est descendu par le sergent Boillot, non sans mal, puisque celui-ci a dû tirer 37 obus et 210 cartouches.

Les choses sérieuses débutent le 10 mai. Le II/7, comme beaucoup d'autres unités françaises, doit faire face à de nombreuses difficultés matérielles, en particulier l'absence de rechanges. Par exemple, le groupe n'a touché que trois moteurs neufs pendant la « Drôle de Guerre », contraignant le commandant Durieux à créer un atelier de « cannibalisation » qui mettra dix moteurs reconditionnés à la disposition du groupe dans les premiers jours de la campagne de mai.

Le MS.406 n° 219 de la 3ème escadrille à Dijon, peu avant la mobilisation. L'appareil porte encore un collecteur d'échappement Bronzavia.
(Archives Aéro-Journal)

Le GC II/7 puis GC 2/7 *Nice* (N° 326 *Squadron*)

MATÉRIEL

Morane 406	- 05.40
Dewoitine D.520	05.40 - 03.43
Spitfire Mk. V	03.43 - 10.44
Spitfire Mk. IX	09.44 -
Spitfire Mk. VIII	08.44 -

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Durieux	- 30.09.41
Cdt Dumouchel de Premare	01.10.41 - 08.11.41
Cdt Durieux	14.11.41 - 30.01.42
Cdt Adam	31.01.42 - 17.07.43
Cdt Papin-Labazordière	18.07.43 - 14.09.43
Cdt Hugo	15.09.43 - 13.09.44
Cdt Hoarau de La Source	14.09.44 - 23.02.45
Cne Gauthier	24.02.45 -

Commandant 5ème escadrille

Cne Papin	- 14.08.42
Cne Hoarau de La Source	15.08.42 - 14.09.43
Lt Gruyelle	15.09.43 - 15.09.43
Cne Bouton	16.09.43 - 05.07.44
Cne Valentin	07.07.44 - 07.09.44
Cne Jeandet	08.09.44 - 23.02.45
Lt Prunget	24.02.45 -

Commandant 6ème escadrille

Cne Hugo	- 07.09.41
Lt Merle	08.09.41 - 01.08.43
Lt Gauthier	02.08.43 - 05.07.44
Lt Mangin	06.07.44 - 23.01.45
Cne Le Borgne	24.01.45 -

VICTOIRES

« Drôle de Guerre »	: 10 confirmées
Mai-juin 1940	: 17 confirmées
Période de l'armistice	: 2 confirmées
Forces aériennes françaises	: 30 confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 15

(Cdt Clicquot de Mentque, S/Lt Couillens, 10.05.40 - S/Lt Louis, S/Lt Pomier-Layrargues, 05.06.40 - Cdt Pépin, 15.06.40 - Lt Lancesseur, 27.08.43 - S/C Planchard, 24.09.43 - Adj Bourdon, 29.09.43 - Lt Baudouin, 06.06.44 - S/Lt Laurent, 02.08.44 - Adj Doudiès, 08.08.44 - Cne Valentin, 08.09.44 - Sgt Klein, 02.10.44 - Lt Doillon, 24.12.44 - Sgt Carrier, 14.01.45).

Prisonniers 2

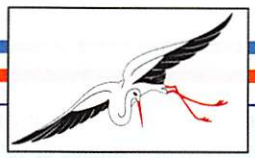
(S/Lt Verrier - Asp Coulet, 14.04.45)

TERRAINS

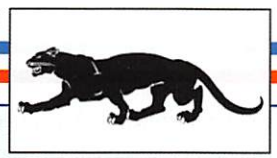
28.08.39	Luxeuil-les-Bains
20.05.40	Avelanges
05.06.40	Meaux-Esbly
09.06.40	Avelanges
13.06.40	Chissey
15.06.40	Feurs
16.06.40	St-Étienne-Bouthéon
17.06.40	Carcassonne
18.06.40	Perpignan-la-Salanque
20.06.40	Bône
22.06.40	Souk el-Arba
24.06.40	Oudna
09.07.40	Tunis el-Aouina
17.08.40	Sidi Ahmed
10.11.42	Kairouan
13.11.42	Biskra
16.11.42	Aïn Beïda
21.11.42	Colbert
07.01.43	Bou Saada
28.04.43	Souk el-Kremis
17.05.43	Protville
26.05.43	Sidi Ahmed
07.06.43	La Sebala II
09.06.43	Sidi Ahmed
10.06.43	Utique
15.06.43	Sidi Ahmed
01.08.43	Bône
27.09.43	Ajaccio
23.08.44	Calvi
03.09.44	Istres-Le Vallon
06.09.44	Lyon-Bron
21.09.44	Dijon-Longvic
27.09.44	Luxeuil-les-Bains
22.03.45	Colmar
07.04.45	Strasbourg-Entzheim
28.04.45	Stuttgart-Kleinsachsenheim

VICTOIRES

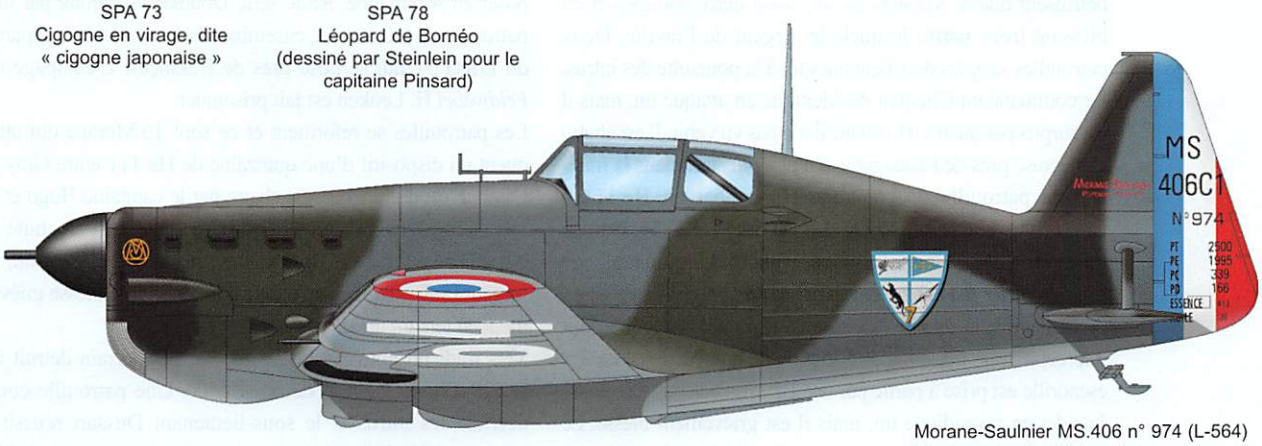
22.11.39	A/C Valentin	Do 17	Mooswald
	S/Lt Gauthier		
	S/Lt Gruyelle		
	S/C Lamblin		
21.12.39	S/C Panhard	Bf 109	Achern
	S/Lt Gauthier	Bf 109	Sponeck
03.01.40	S/C Jonaszik	Bf 109	Lörrach
19.01.40	S/Lt Gruyelle	Bf 109	Strunhutt
02.03.40	S/C Doudiès	Do 17	Harol
07.04.40	Cne Papin	Ju 52	Meurcourt
	S/Lt Jeandet		
	S/C Doudiès		
	Lt Bouton		
	Sgt Bret		
	S/C Lamblin		
	S/Lt Couillens		
	S/Lt Dussart		
	trois pilotes I/6		
19.04.40	Cne Hugo	Hs 126	Balgau
	A/C Ponteins		
	S/C de Fraville		
	Sgt Passemard		
	Sgt Catois		
	Cne Hugo	Do 17	Biensen
	Sgt Planchard		
20.04.40	Sgt Boillot	Bf 109	La Chapelle-s/s-Chaux
10.05.40	Cne Hugo	He 111	Chavanatte
	S/Lt Mangin		
	Sgt Boillot		
	S/Lt Jeandet	Bf 110	St-Loup s/- S.
11.05.40	S/C Doudiés	He 111	Pirey
	Pilote III/6		
	Cne Hugo	He 111	Brassy
	S/Lt Valentin		
13.05.40	S/Lt Valentin	Do 17	Hugelheim
	S/C Panhard		
24.05.40	Cne Papin	He 111	Châtenois
	Cne Hugo		
	S/Lt Pomier-Layrargues		
	S/Lt Krol		
25.05.40	Cdt Mummler	He 111	Gipey
01.06.40	A/C Ponteins	He 111	Besançon
	S/Lt Gruyelle	He 111	Arbois
	S/Lt Krol		
	Sgt Grimaud		
	C/C Novakiewicsz		
	Patrouille du GC II/2		
	Cdt Mummler	He 111	Champagney
	Lt Bouton		
	A/C Ponteins		
	S/C Doudiès		
	S/C Panhard		
	Sgt Martin		
	Sgt Passemart		
	Cdt Mummler	He 111	Ferrette
	Patrouille suisse		
02.06.40	Cne Papin	He 111	Ursins
	S/C Doudiès		
	S/Lt Krol		
	Sgt Grimaud		
	Sgt Gauffre		
05.06.40	S/Lt Pomier-Layrargues		
		Bf 109	Canly
	S/Lt Pomier Layrargues		
		Bf 109	Le Quesnel-Aubry
07.06.40	Cne Hugo	He 111	St-Quentin
	S/C Panhard		
	Sgt Boillot		
10.06.40	S/Lt Valentin	Do 17	Todtnau
	Cdt Pépin		
	S/C Lamblin		
	S/Lt Valentin	Do 17	Mélisey
	Cdt Pépin		
	S/C Lamblin		
15.06.40	S/Lt Valentin	Hs 123	St-Avold
	S/Lt Valentin	Do 17	Leurville
	Cdt Mummler		
	Sgt Grimaud		
	Sgt Martin		
	Sgt Passemard		
29.11.40	S/Lt Valentin	Blenheim	Ras el-Koran
13.08.41	S/Lt Dussart	Maryland	Bizerte
24.09.43	Lt Gruyelle	Fw 190	Bastellica
	S/C Planchard	Fw 190	Ajaccio
30.09.43	Cdt de La Source	Ju 88	Ajaccio
	Lt Jeandet		
	Lt Valentin	Do 217	Ajaccio
	Cne Bouton	Do 217	Ajaccio
	Adj Doudiès		
	Cdt de La Source		
	Lt Jeandet		
	Cne Bouton	Do 217	Ajaccio
	Adj Doudiès		
	Cdt de La Source		
	Lt Jeandet		
	Cne Gauthier	Do 217	Ajaccio
10.10.43	Cne Gauthier	Ju 88	Ajaccio
	Adj Boillot		
17.10.43	A/C Deniau	Bf 109	Ajaccio
30.10.43	Cne Gauthier	Ju 88	Ajaccio
	S/Lt Fouchier		
	Lt Valentin		
	Cne Jeandet		
	S/C Deniau		
	Adj Boillot		
22.12.43	Lt Prunget	Ju 88	Ajaccio
	Adj Haberkorn		
04.05.44	Sgt Grisani	Fw 190	Ajaccio
14.06.44	Cdt de La Source	Fw 190	Ajaccio
03.10.44	S/Lt Boillot	Bf 109	Fribourg
	S/C Girard		
	Cne Le Borgne		
	Sgt Turull		
	Lt Fouchier		
	MP Bédard		
	MP Billotet	Ju 88	Fribourg
08.1.44	Lt Doillon	Bf 109	Turckheim
	Cne Mangin	Bf 109	Colmar
	S/Lt Boillot		
24.12.44	Cne Gauthier	Bf 109	Rottweil
	S/Lt Boillot	Bf 109	Rottweil
	S/Lt de Balmain		
	Cne Gauthier		
	Cne Le Borgne	Fw 190	Fribourg
	Sgt Carrier		
	LV Vilbert	Fw 190	Fribourg
09.02.45	Cne Gauthier	Bf 109	Fribourg
	Cne Motte (dit Rémy)		
27.02.45	Cne Jeandet	Bf 109	Harmersbach
	C/C Sire		
	Cne Gauthier	Bf 109	Horb
	Lt Prunget		
	C/C Sire		
	Sgt Roussel		
18.03.45	S/Lt Boillot	Bf 109	Freudenstadt
19.03.45	Lt Prunget	Fw 190	Kronau
	S/C Sire		
14.04.45	Cne Jeandet	Fw 190	Herrenberg
	LV Pradelle de La Tour		
	Sgt Habert	Fw 190	Erbach
	LV Gleize	Fw 190	Herrenberg
	S/C Girard		
	Cne Gauthier	Bf 109	Erbach
	Lt Amarger		
	Asp Criqui		
	Sgt Roussel		
	Sgt Plataret		



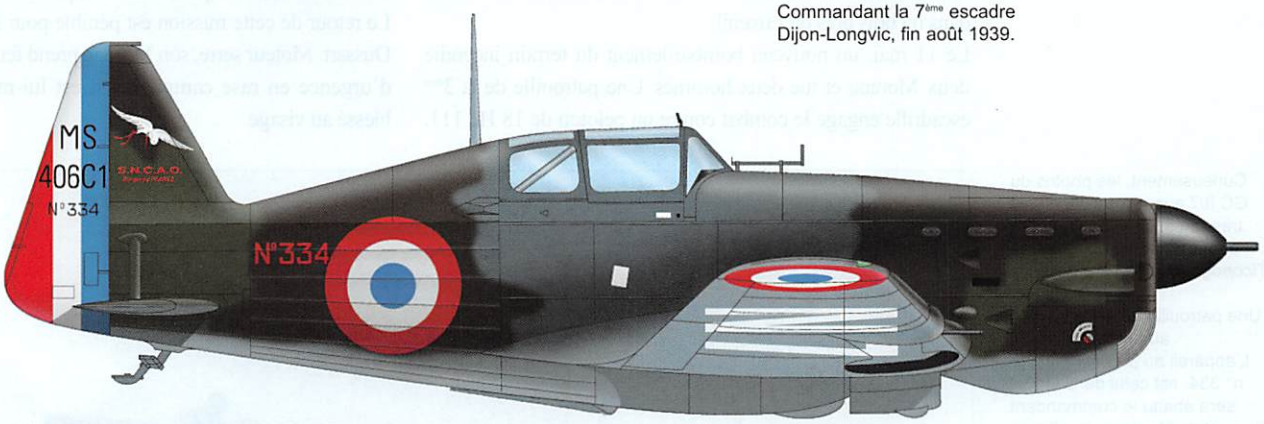
GC II/7 3ème escadrille
SPA 73
Cigogne en virage, dite
« cigogne japonaise »



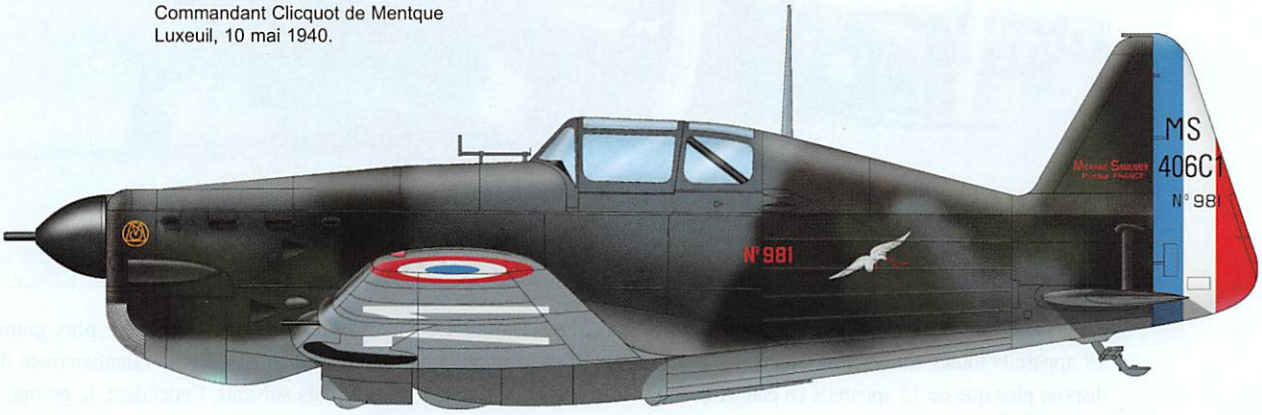
GC II/7 4ème escadrille
SPA 78
Léopard de Bornéo
(dessiné par Steinlein pour le
capitaine Pinsard)



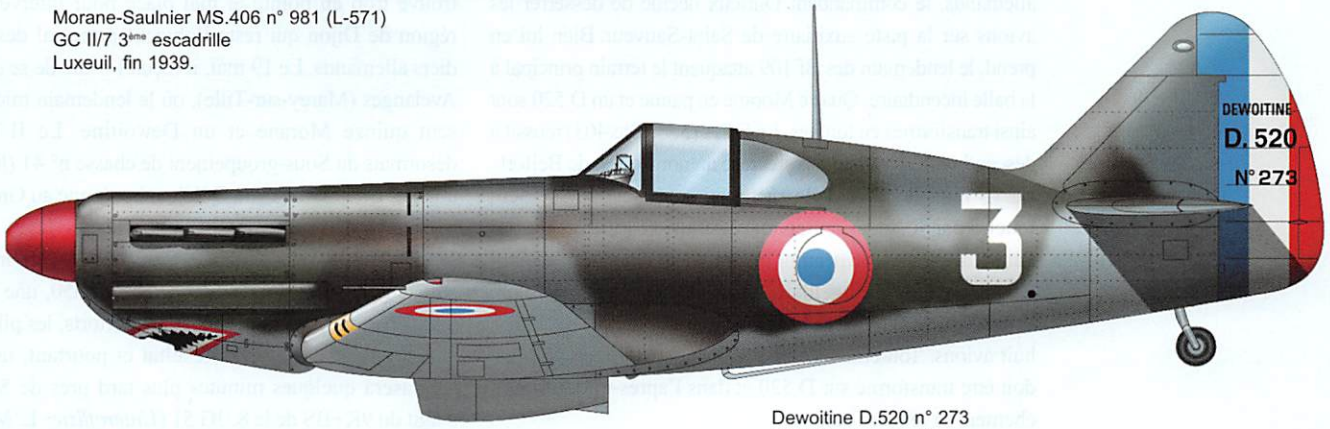
Morane-Saulnier MS.406 n° 974 (L-564)
Lieutenant-colonel Bourdier
Commandant la 7ème escadre
Dijon-Longvic, fin août 1939.



Morane-Saulnier MS.406 n° 334 (L-752 ?)
GC II/7 3ème escadrille
Commandant Clicquot de Mentque
Luxeuil, 10 mai 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 981 (L-571)
GC II/7 3ème escadrille
Luxeuil, fin 1939.



Dewoitine D.520 n° 273
GC II/7 4ème escadrille
Adjudant-chef Denis Ponteins
Meaux-Esbly, 5 juin 1940.

© P-A. Tilley - 2003

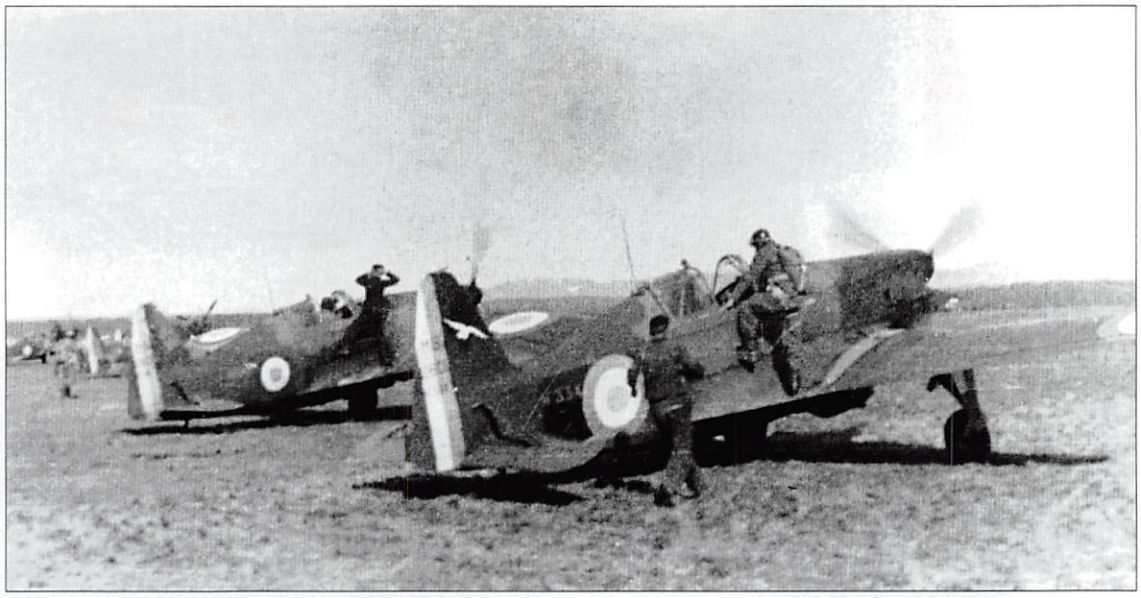
Le 10 mai 1940, le II/7 se trouve toujours à Luxeuil, rattaché au Groupement de chasse n° 24. Au petit matin, trois He 111 détruisent quatre MS.406 au sol, tuant deux hommes et en blessant trois, parmi lesquels le sergent de Fraville. Deux patrouilles simples décollent aussitôt à la poursuite des intrus. Le commandant Clicquot de Mentque en attaque un, mais il est surpris par quatre Bf 109 qu'il n'a pas vu venir. Il est abattu et s'écrase près de Faucogney. Un peu plus tard dans la matinée, la patrouille du capitaine Hugo abat un He 111 à Chavanatte. L'appareil, le 9K+EB du *Stab* I./KG 51, était en mission de reconnaissance photo. L'équipage de l'*Unteroffizier* P. Heinze est fait prisonnier.

À 15 heures, la totalité des avions disponibles décolle pour intercepter une importante formation de bombardiers. La 3ème escadrille est prise à partie par des Bf 110. Le sous-lieutenant Jeandet en revendique un, mais il est grièvement blessé. Le sous-lieutenant Couillens est mortellement blessé et s'écrase dans un bois près de Luxeuil.

Le 11 mai, un nouveau bombardement du terrain incendie deux Morane et tue deux hommes. Une patrouille de la 3ème escadrille engage le combat contre un peloton de 18 He 111. Un bombardier, tiré conjointement par le sergent-chef Doudiès et le sergent Grimaud, perd de l'altitude et va se poser en Allemagne. Resté seul, Doudiès est rejoint par une patrouille du GC III/6 et, ensemble, ils descendent un appareil du I./KG 51 qui se pose près de Besançon. L'équipage du *Feldwebel* H. Lenkeit est fait prisonnier.

Les patrouilles se reforment et ce sont 16 Morane qui attaquent un dispositif d'une quinzaine de He 111 entre Gray et Dijon. L'un d'entre eux est abattu par le capitaine Hugo et le sous-lieutenant Valentin; l'équipage saute en parachute et l'appareil s'écrase à Brassy. Au retour de cette sortie, le sergent Lefèvre tombe en panne d'essence et se blesse grièvement en tentant un atterrissage forcé.

Vers midi un nouveau bombardement du terrain détruit un D.520 d'instruction et deux MS.406. Une patrouille court derrière les intrus et le sous-lieutenant Dussart réussit à toucher un He 111 qui ne sera compté que comme probable. Le retour de cette mission est pénible pour le sous-lieutenant Dussart. Moteur serré, son Morane prend feu et il doit le poser d'urgence en rase campagne; il est lui-même légèrement blessé au visage.



Curieusement, les photos du GC II/7 avant l'armistice sont très rares. Le lecteur voudra bien excuser la pauvreté de l'iconographie de ce groupe de chasse.
Une patrouille du II/7 à Luxueil au printemps 1940. L'appareil au premier plan, le n° 334, est celui dans lequel sera abattu le commandant Clicquot de Mentque, le 10 mai. (SHAA)

Au cours des deux premiers jours de combat, le II/7 a perdu 18 appareils toutes causes confondues; le 11 au soir, il ne dispose plus que de 12 appareils en état. À la suite des raids allemands, le commandant Durieux décide de desserrer les avions sur la piste auxiliaire de Saint-Sauveur. Bien lui en prend, le lendemain des Bf 109 attaquent le terrain principal à la balle incendiaire. Quatre Morane en panne et un D.520 sont ainsi transformés en torches. La DCA (57ème Bie/403) réussit à descendre un assaillant qui s'écrase au nord-ouest de Belfort.

Le 13 mai, un Do 17 de reconnaissance est sévèrement touché par le sous-lieutenant Valentin et le sergent-chef Panhard. Il parvient néanmoins à repasser le Rhin, mais il s'écrase près de Hugelheim et prend feu. Le lendemain, deux MS.406 renforcent le groupe dont l'effectif est tombé à huit avions. Toutefois, les pilotes apprennent que le groupe doit être transformé sur D.520 et dans l'après-midi un détachement se rend à Toulouse.

Le 16 mai, des Bf 109 effectuent un nouveau mitraillage, incendiant un MS.406, mais l'un d'entre eux tombe à nouveau victime de la DCA (177ème Bie/403) et s'écrase à Lutran. Le mauvais temps, mais aussi une plus grande discrétion de la Luftwaffe, entraînent un ralentissement des activités du II/7 les jours suivants. Cependant, le groupe se trouve trop en pointe et mal placé pour intervenir sur la région de Dijon qui reste l'objectif principal des bombardiers allemands. Le 19 mai, il reçoit l'ordre de se déplacer à Avelanges (Marey-sur-Tille), où le lendemain midi atterrissent quinze Morane et un Dewoitine. Le II/7 dépend désormais du Sous-groupement de chasse n° 41 (lieutenant-colonel Dauphinet, PC à Dôle), subordonné au Groupement n° 22 (colonel Dumèmes, PC à Velaine-en-Haye).

Les affaires reprennent le 24 mai, la Luftwaffe intensifiant son activité sur la Haute-Saône. Vers 10h50, une patrouille intercepte dix He 111. Malgré leurs efforts, les pilotes français ne constatent aucun résultat et pourtant, un He 111 s'écrasera quelques minutes plus tard près de Sélestat. Il s'agit du 9K+BS de la 8./JG 51 (*Unteroffizier* L. Meyer) qui revenait de bombarder Châteauroux.

Le 25 mai, le II/7 touche ses deux premiers D.520. Pilotant l'une de ces machines, le commandant Mummler (Tchèque)

attaque un bimoteur près de Montbard, mais le perd de vue rapidement. Un He 111 ayant été retrouvé dans la forêt de Gros Bois, la victoire lui est homologuée sans doute à la légère. Fin mai, la transformation sur D.520 est terminée. Les derniers Morane sont convoyés à Toulouse le 2 juin.

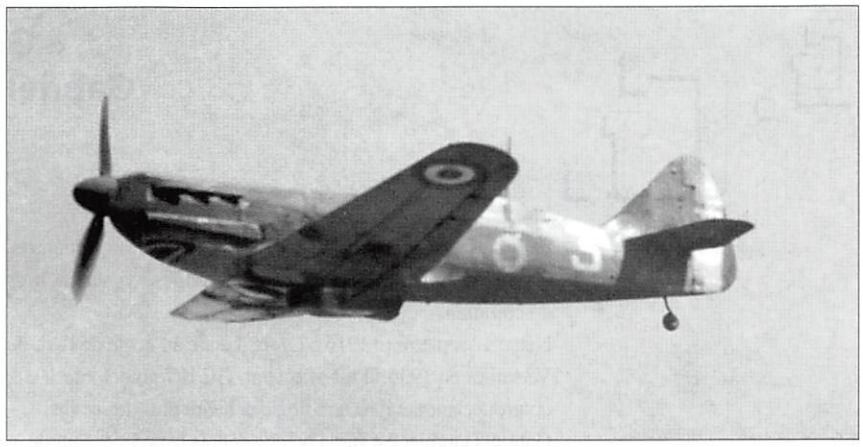
Le 1er juin à 11h15, deux patrouilles doubles (14 appareils) décollent sur alerte. Elles entrent en contact avec plusieurs pelotons de He 111. Ayant perdu ses équipiers, l'adjudant-chef Ponteins abat seul un He 111 au nord de Besançon. Vers 15h25, la patrouille du sous-lieutenant Gruyelle donne un coup de main à trois Morane du II/2 pour achever un He 111 qui percute au nord-est d'Arbois. Après une attaque contre un autre peloton de He 111 au-dessus de Champagnay qui s'achève par la destruction d'un bombardier, la patrouille de l'adjudant-chef Ponteins se trouve dissociée. Demeuré seul, le commandant Mummler se joint à deux « Curtiss » pour descendre un autre He 111, quelque part entre Belfort et Épinal. Il s'agit en fait de Bf 109 suisses [1] qui, eux, ne signalent pas la présence de l'avion français. Le He 111 (II./KG 53) s'abat en France, à Oltingue, et l'équipage du *Leutnant* Hohe est fait prisonnier.

Vers 9 heures le 2 juin, une patrouille tente d'intercepter les bombardiers allemands au retour d'un raid. Bien que les Français ne notent aucun résultat apparent, un He 111 tombé à Ursins, en Suisse, leur sera néanmoins compté. En fait, il s'agit vraisemblablement d'une confusion avec le He 111 G1+HS de la 8./KG 55, revenant de Lyon-Bron, probablement attaqué par les GC III/9 et ECN 5/13 et achevé par la chasse suisse.

Le 5 juin, le II/7 change de secteur. Il rejoint le GC I/3 à Meaux-Esbly et est mis à la disposition du Sous-groupement de chasse n° 45. À peine arrivé, huit de ses appareils sont intégrés à un dispositif de dix-sept D.520 qui décollent vers 16h30 pour intercepter les bombardiers allemands revenant de la région parisienne. Très vite, les chasseurs français sont surpris par quinze Bf 109E qui leur piquent dessus à plein régime. La patrouille simple adjudant-chef Ponteins et sergent Bret encaisse le premier choc. Ponteins, grièvement blessé, saute en parachute et Bret effectue une manœuvre d'évitement trop brutale, qui lui cause une grave lésion au cerveau. Poursuivant leur piqué, les Messerschmitt descendent au passage le sous-lieutenant Louis, qui s'écrase au Quesnel-Aubry. La patrouille inférieure, commandée par le capitaine Hugo, est sur ses gardes et parvient à engager le combat. Le sous-lieutenant Pomier-Layrargues cabre son D.520 et vise l'avion du leader qu'il descend instantanément. Le pilote saute en parachute et sera fait prisonnier. Ils'agit du *Hauptmann* Werner Mölders [2]. Son vainqueur n'aura pas le temps de savourer son succès; après avoir abattu un second avion ennemi, il succombe sous le nombre. Rasant les toits de Beauvais avec cinq Messerschmitt dans son sillage, il tombe en flammes à Marissel, de l'autre côté de la ville. La seconde victime de Pomier-Layrargues est vraisemblablement le *Feldwebel* Erich Schröder du I./JG 27, également fait prisonnier.

Dans l'après-midi, le sous-lieutenant Strzembocz est grièvement blessé lors de l'attaque d'un Hs 126 protégé par des Hs 126.

[1] Cf. Aéro-Journal n° 14 : *Messerschmitt chez les Helvètes* par Roger Anthoine.
[2] Cf. Aéro-Journal n° 26.



Le D.520 n° 273 de l'adjudant-chef Denis Ponteins. C'est à bord de cet appareil qu'il est abattu et grièvement blessé le 5 juin 1940. (Collection J. Mutin)

Le 7 juin en fin d'après-midi, une patrouille triple s'en prend à une expédition de He 111. Un attardé est fortement touché, mais les Français à la limite de la panne d'essence doivent le laisser filer. Le Heinkel sera retrouvé près de St-Quentin.

Le 9 juin, le II/7 retourne à Avelanges. Le 10 juin, ce sont deux Dornier de reconnaissance qui tombent victimes de la patrouille sous-lieutenant Valentin, commandant Pépin et sergent-chef Lamblin. Le 13 juin, le groupe s'installe à Chissey.

Le 15 juin, une patrouille tombe sur deux Hs 123. L'un s'échappe, l'autre est rattrapé et descendu par le sous-lieutenant Valentin près de St-Avold. Le sergent Lamblin ne rentre pas; son D.520 a été touché par la *flak* et il a dû se poser à Pont-St-Vincent. Il sera récupéré par le sergent-chef Panhard, mas tous deux ne rejoidnront leur unité qu'après l'armistice et une odyssée mouvementée. Dans l'après-midi, un Do 17 est intercepté par une patrouille; les aviateurs allemands sautent en parachute et l'avion s'écase près de Leurville. C'est la dernière victoire du II/7 pendant la campagne de France.

Malgré un plafond assez bas, plusieurs missions de reconnaissance à vue sont effectuées dans l'après-midi du 15 par des pilotes isolés. Le commandant Pépin, qui participe à l'une des sorties, repère un convoi près de Humes. Il pique pour le mitrailler, mais il est coiffé par une patrouille de Bf 109 qui le descend en flammes près de Langres. Sa dépouille ne sera retrouvé qu'un an plus tard.

Dans la soirée commence le long exode qui va mener le II/7 jusqu'à Oudna où il est immobilisé par l'armistice. Au cours de la campagne, il a effectué 430 missions, représentant 1 685 sorties et 2 771 heures de vol de guerre.

Un D.520 de la 3ème esadrille à Meaux-Esbly en juin 1940. On note le « D » sur le fuselage, indiquant que l'appareil avait été affecté au sergent Jean Doudiès (cf notre hors-série *Camouflage et Marques* n° 1) (Collection J. Mutin)

G. G.

« Gégé »
Gabriel Gauthier

Parmi les fortes personnalités que l'armée de l'Air a connues, Gabriel Gauthier a incontestablement imposé sa stature hors du commun.

Nét le 12 septembre 1916 à Lyon, il entre à l'école de l'Air de Versailles en 1936. Il est affecté au GC II/7 en octobre 1938, un groupe auquel il restera fidèle pendant plus de six ans.

Gabriel Gauthier est sur la brèche depuis le premier jour de la guerre, mais le 21 décembre 1939, une rafale le blesse grièvement. À demi-paralysé, il parvient à se poser dans la nature, mais il suivra la campagne de France depuis l'hôpital. Il réussit à gagner l'Afrique du Nord, où le GC II/7 s'est réfugié. Le séjour en Tunisie, entre juin 1940 et et novembre 1942 est plutôt calme.

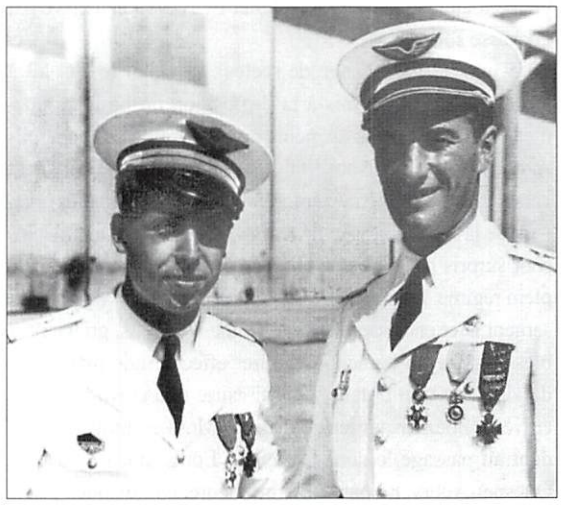
Les affaires reprennent avec les débarquements alliés au mois de novembre 1942. Le GC II/7 est le premier groupe rééquipé en Spitfire et il est engagé dans les derniers jours de la campagne de Tunisie, fin avril 1943. Le 2 août 1943, Gabriel Gauthier devient commandant de la 4ème escadrille.

Le 15 septembre 1944, il est à nouveau blessé et abattu, cette fois par la *flak*, entre Montbéliard et Belfort. Il réussit à s'échapper, grâce à la résistance et à gagner la Suisse, d'où il pourra « s'évader » en toute tranquillité en décembre. Il regagne son groupe, dont il prend le commandement le 24 février 1945.

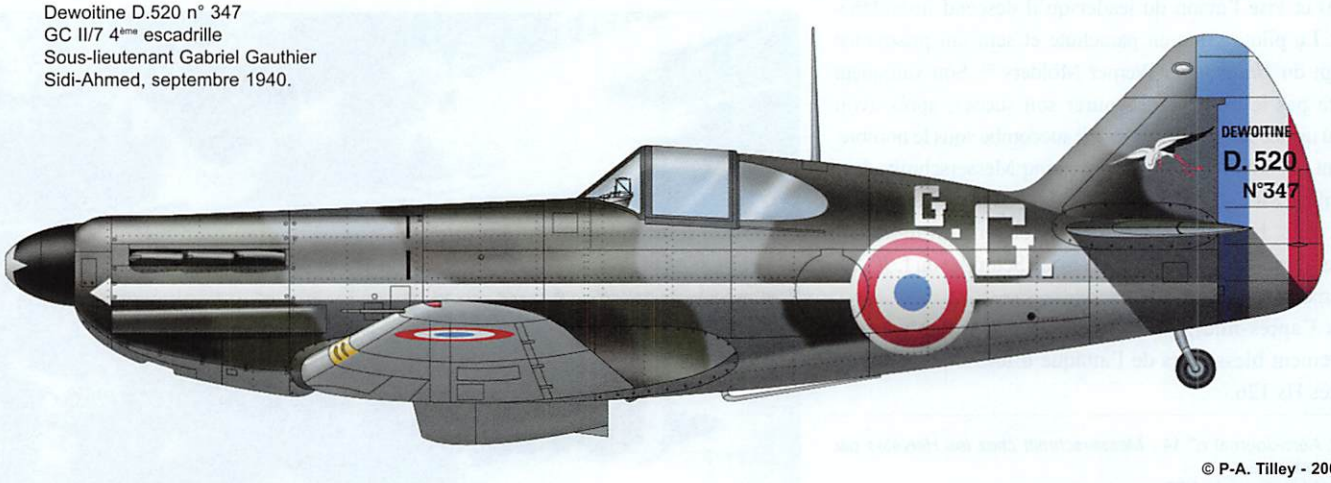
À peine les hostilités ont-elles cessé que Gabriel Gauthier est envoyé aux États-Unis suivre les cours de la fameuse *Command and Staff School*. De retour, au printemps 1946, il est appelé à l'état-major du général Bouscat. À la fin de l'année, il est promu commandant. Quelques mois plus tard, il est nommé commandant en second de la 6ème escadre à Rabat, puis en 1948, commandant de la base de Meknès. Deux ans après, il revient en France pour commander la 2ème escadre à Dijon. On lui doit le renouveau de la *Patrouille de France*. Passé entre-temps lieutenant-colonel, il effectue un court séjour en Indochine (mai 1954) et devient en 1956, chef de la défense aérienne. Colonel, en mai de la même année, il prend le commandement de la 3ème escadre à Reims. Avec elle, il est engagé dans l'affaire de Suez, depuis la base chypriote d'Akrotiri. Mais, comme celle-ci est démunie de tout, Gabriel Gauthier décide d'y transférer la totalité des moyens nécessaires qui se trouvent à Reims. Un journaliste s'empare de l'histoire et qualifie Gabriel Gauthier de « *plus grand déménageur du siécle* ».

Il partage ensuite son temps entre Reims et le cabinet de M. Chaban-Delmas. En 1958, il est appelé à la tête du 3ème bureau et en avril 1960 à celle de l'école de l'Air. Après un court passage en Algérie, comme « liquidateur », il devient chef d'état-major particulier du général De Gaulle, alors président de la République. Son ascension se poursuit au cours des années suivantes, jusqu'à la plus haute marche, celle de chef d'état-major de l'armée de l'Air. Il quitte le service actif, avec le grade de général d'armée aérienne, en décembre 1972.

Gabriel Gauthier à gauche, en compagnie de Georges Valentin. Les deux pilotes viennent d'être décorés par le général d'Harcourt, Inspecteur général de la chasse, à Alger-Maison Blanche en juillet 1940. (SHAA)



Dewoitine D.520 n° 347
GC II/7 4ème escadrille
Sous-lieutenant Gabriel Gauthier
Sidi-Ahmed, septembre 1940.



© P-A. Tilley - 2003

REÇU 5 SUR 5

Le DABI ne fait pas le moine

Complément photographique à l'article sur les C-119 Packet en Indochine paru dans le n° 30. Merci à nos amis lecteurs pour ce « bonus track ».

Le Bristol 170-21 (c/n 12771) F-DABI [on note qu'il s'agit bien d'un « D » et non d'un « O »] de la Compagnie chérifienne de pont aérien, affrêté par Air Outre-Mer. (Photo V. Ferry)

Le Bristol 170-21 (c/n 12774) F-VNAK d'Air Viêt Nam sur la piste de Diên Biên Phu en janvier 1954. (Photo J. Mutin)

Le sous-lieutenant Henri Soulat (au centre sur la photo de gauche et marqué d'une croix sur celle de droite) lors de son passage au GR 3/33 *Périgord* fin 1944. (Photos E. Müller)

Mots croisées du n° 30

Horizontalement	Verticalement
1 - Montgolfier	1 - Messerschmitt
2 - Epoustouflé	2 - Opeux - Ai - Ecru
3 - Sûre - Iris	3 - Nordit - Mentor
4 - Séduite - Do	4 - Tueuse - Eus - MB
5 - Existentiel	5 - GS - Item - Jumbo
6 - Tees	6 - Otites - Riom
7 - Sa - Mimat	7 - Loren - ML - Arno
8 - Cime - Alcali	8 - Fui - Tricotait
9 - Euj - Otto	9 - Ifs - Matisse
10 - Mensuration	10 - El - De - Alto - Tu
11 - Ict - Miras	11 - Révolutionner
12 - Tromboniste	
13 - Turbomoteur	

Priorité aux hommes

M'étant abonné à votre revue depuis peu, je suis satisfait dans l'ensemble, mais je suis peiné de voir que le côté mécanique et performances passe bien après le nom du pilote d'alors ou la peinture de l'appareil. Et pourtant ! Quel moteur sur le Caribou ou le Fw 190 long nez ? Ou quelle différence entre les Japonais, le « Frank » et le « Tojo » ? La formation n'a que peu d'intérêt, mais on cherche en vain le moteur et sa puissance. Même sur les avions français, on ne trouve pas de précision sur les différences entre le MS.406 et le D.520.
Même si je suis heureux d'avoir mon nom sur une photo de 406, je pense qu'un complément d'information serait souhaitable.

A. Le Guennec (83)

Comme vous le soulignez, Aéro-Journal est une revue avant tout consacrée à l'aventure humaine et le côté technique n'y est pas prioritaire. Or, dans l'histoire de l'aviation, la technique est sans doute l'aspect le plus connu. Nos confrères, établis depuis de nombreuses années avant nous, ont pratiquement fait le tour de la question dans leurs différentes publications. Ce n'est pas le cas de l'aspect humain. Cela étant, nous essaierons de faire un petit effort à l'avenir.

L'effet induit des magnétos

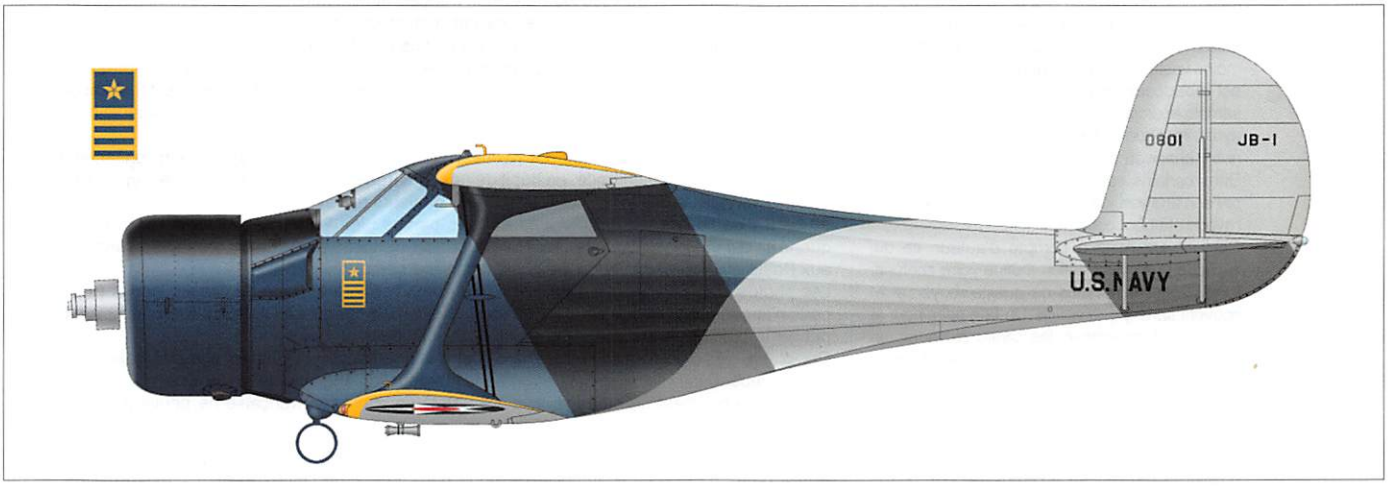
Lors de la parution de votre n° 29, sous le titre Les fils d'Horus *le Dr David Nicolle nous confie que les Curtss P-40 Tomahawk avaient des problèmes de magnéto au-dessus de la Méditerranée. Alors, je me pose la question sur un point historique : lors de l'attaque du 7 décembre 1941, ces mêmes P-40 à Hawaii n'avaient-ils pas le même type de problème ?*

N. Duguet (93)

Comme l'indique l'auteur, les magnétos d'origine avaient été remplacées par des magnétos anglaises. Trop lourdes pour leur support, elles avaient tendance à s'affaisser, pliant progressivement leur axe jusqu'à la rupture. La zone géographique n'a aucune incidence, sauf que les pilotes de monomoteurs ont généralement une sainte horreur des pannes moteur au-dessus de la mer.

Traveller, pas travelo

À la suite d'une erreur technique à l'impression, les décorations jaunes du JB-1 présenté en troisième de couverture du précédent numéro apparaissent roses. Voici le profil tel qu'il aurait dû être imprimé, avec nos excuses.



Le Daloz de la chasse française

On est ici à la limite d'une thèse de droit sur l'homologation des victoires de l'armée de l'Air. Après avoir donné un cours de sémantique sur le mot « victoire », l'auteur se lance dans un long avant-propos sur la distinction à opérer entre revendication, victoire sûre, homologation, confirmation... Tout cela pour en arriver au fait qu'il n'existe que 245 victoires officiellement homologuées à la chasse française sur les 850 à 1 000 attribuées par les chercheurs. Attention ! il ne faut pas intenter un mauvais procès à l'auteur : il ne remet pas en cause le fait que les pilotes de chasse français ont postulé pour la reconnaissance officielle de la destruction de 1 000 avions ennems. Ce qu'il écrit, c'est que les services officiels compétents n'en ont validé que 245. En même temps, nous ne comprenons pas bien ce qu'il a cherché à prouver.

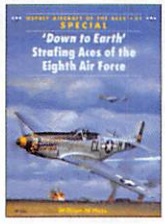
Il faut quand même tenir compte du fait qu'en juin 1940 de nombreuses archives ont été perdues et que même les carnets de vol ont été souvent remplis rétroactivement en juillet, quand les pilotes ont eu un peu plus de temps libre. On retrouve exactement la même situation dans la Luftwaffe de fin de guerre. À partir de la fin 1944, Berlin n'est plus en mesure d'homologuer les victoires, qui n'en sont pas moins validées à l'échelon du groupe ou de l'escadre. Bref, il ne manque que le bon tampon au bon endroit sur le formulaire ad-hoc. La belle affaire !

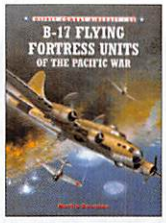
Pendant qu'il y était, il aurait pu aussi s'interroger sur la définition du mot perte. À partir de quel moment déclare-t-on un avion perdu ? Quand un avion est rentré au terrain avec des dommages nécessitant son passage dans un atelier à l'arrière pour de longues réparations, doit-il être considéré comme perdu car hors d'usage ? Pour la Luftwaffe, ce n'est pas une perte puisqu'il est réparable, mais pour son unité, il est bel et bien perdu. Quand on s'engage sur ce terrain, il convient de faire attention où on met les pieds.

L'auteur étudie ensuite au jour le jour tous les combats aériens ayant mis aux prises la chasse française à la Luftwaffe avec l'ambition de réconcilier les victoires (est-ce le bon terme, on ne sait plus ?) des uns avec les pertes des autres. Pour l'avoir pratiqué sur une échelle moins vaste, nous avons appris que cet exercice est beaucoup plus compliqué que l'auteur semble le croire. Dans des combats tournoyants ayant impliqué plusieurs unités, nous lui tirons notre chapeau d'avoir trouvé qui a abattu qui. Dans certains cas, nous avons été convaincus par son analyse, dans la plupart des autres, nous l'avons été beaucoup moins.

Ce livre est édité à compte d'auteur, ce qui explique une présentation touffue voire confuse. Il est illustré de photos de qualité moyenne et souvent sans grand intérêt. Un bon point pour le récapitulatif en annexe, les cartes et l'index, un « détail » trop souvent négligé par les éditeurs professionnels. Nous attendons la suite, puisque ce tome s'arrête au 15 mai 1940.

Les victoires de l'aviation de chasse française – A.Gillet – Chez l'auteur, 40 euros (franco) : 58 rue du Neuf-Bourg, 51490 Béthenville.





Osprey

La série sur les as s'essouffle un peu, ce, qui après 50 volumes, n'a rien d'étonnant. Avec les as du strafing, Osprey a trouvé une nouvelle voie. C'est vrai que des locomotives aux vedettes rapides, en passant par les véhicules hippomobiles et les vélos, cette série a encore de beaux jours devant elle.

Cela étant, ce volume est tout à fait comparable aux autres, par la qualité du texte et des récits, par son iconographie soignée et ses planches couleur toujours agréables.

La collection consacrée aux avions de combat poursuit son bonhomme de chemin avec un nouveau titre sur les B-17 dans le Pacifique, signé Martin Bowman. Il est d'autant plus intéressant que la carrière de cet appareil sur ce théâtre d'opérations a été éclipsée par celle du B-24.

Terminons par une « compil », *The Blue Devils*, qui, sous une couverture cartonnée, reprend les tomes consacrés aux as sur Wildcat, Corsair et Hellcat. Une bonne idée de cadeau pour la fête de Pères...

www.ospreypublishing.com

LE COUP DE C♥EUR DU BIMESTRE

10 ans et 18 jours

Voilà typiquement le genre de livres que l'on aime : simple, bien fichu, synthétique et pas cher. Dans un fascicule petit format, John Pacco nous propose les avions de l'Aéronautique militaire belge de 1930 à 1940. Il passe en revue les 24 types principaux qu'il présente de manière claire et concise. On lui fera néanmoins le reproche de ne pas avoir ajouté une fiche technique. Le livre s'ouvre sur l'évolution de l'AM pendant la période considérée puis sur les opérations aériennes pendant la « Drôle de Guerre » et la campagne de 18 jours. Les photos sont bien présentées et peu connues pour la plupart.

Une carte des terrains, l'ordre de bataille au 10 mai et les insignes (en noir et blanc - il aurait dû les publier en quatrième de couverture en couleur) complètent cet ouvrage qui résume fort bien l'histoire de l'aviation militaire belge des années trente. Texte bilingue, français et flamand.

L'Aéronautique militaire 1930-1940 – J.Pacco – Prix : 19,95 euros (+ 3 euros de port) – J.P. Publications, Kamersveld 7, 2630 Aartselaar, Belgique.

Potez civils et militaires

Ah ! il y a du mieux dans la présentation par rapport au n° 1. Toutefois, le principal reproche que nous ferons à ce fascicule, c'est de tomber dans le travers de la majorité des auteurs et éditeurs français : vouloir tout mettre pour prouver qu'ils ont fait des recherches approfondies, jusqu'à des notes de bas de page sans aucune utilité, puisque ni la source ni la cote ne sont cités. On trouve ainsi un certain nombre de lourdeurs qui encombrent le texte aussi bien dans la partie française, signée P. Dumollard, que dans la partie roumaine, due à Dénes Bernàd. Il était évidemment tentant de parler des compagnies aéroportées, puisque les Potez 650 français étaient affectés aux groupements de l'infanterie de l'Air, mais nous considérons cet aspect comme hors sujet. Autres exemples : qu'est-ce qu'apporte la mention du transport d'obus de 37 mm antiaériens (dont il est même précisé la marque) à Nicolaev le 2 octobre 1941 ? Pourquoi signaler qu'aucun Potez 651 roumain n'est perdu entre le 22 juin 1941 et le 1er juillet 1942, puisque plus loin il est fait état de la présence de tous les appareils en date du 22 mai 1944 ? Un détail aussi : la Roumanie n'est pas un état balte.

Voyons le côté positif maintenant. Le sujet est intéressant car peu d'études ont été consacrées à cet avion et il a été bien traité, en dépit de nos remarques précédentes. En outre, l'appareil a à la fois servi sous une livrée civile et sous les couleurs militaires, ce qui est peu courant. Les 90 pages de l'ouvrage sont divisées en trois parties : les Potez 62/621 civils (et militaires quand ils ont été réquisitionnés), les Potez 650/651 militaires (avec un sous-chapitre consacré aux Potez 651 roumains) et un descriptif technique complet.

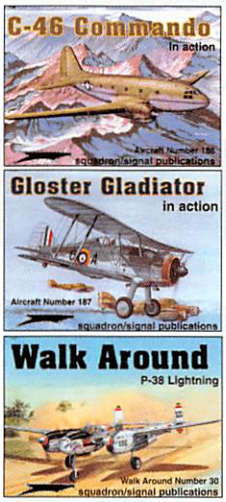
Les photos sont de bonne qualité, avec une proportion intéressante de clichés inédits (mais nous n'aimons pas l'ombre sous les images). Nous reprocherons à l'auteur d'avoir aussi voulu publier trop de photos, ce qui a contraint le maquettiste à en réduire le format.

Des plans, cinq profils en couleurs et des vues de l'aménagement intérieur complètent le texte. Il reste cependant à faire un gros effort dans la traduction anglaise des légendes.

Pour 21 euros, c'est un ouvrage dont les amateurs d'aviation française ne peuvent pas se passer.

Potez Types 62 et 65 – P.Dumollard avec la participation de Dénes Bernàd – Avia-Éditions, Quartier Malarias, 07400 Rochemaure (04.75.79.51.99)

othèque



Squadron/Signal : haulwaize onze taupe !

Squadron/Signal fait face à peu de choses près au même problème qu'Osprey. En quelque 190 volumes, ils ont fait à peu près le tour de la question, tout au moins de ce qui est vendeur. Pourtant, curieusement, rien n'avait été fait sur le Gladiator qui, sans être l'un des avions majeurs de la Seconde Guerre mondiale, a quand même servi sous toutes les latitudes ou presque et au sein de plusieurs forces aériennes étrangères (dont les belge et finlandaise qui l'ont mené au combat). L'omission est donc réparée. Nous ne reviendrons pas sur la qualité et l'interêt des illustrations qui ont fait le succès de la série, le texte étant traditionnellement réduit à la portion congrue.
Le Curtiss Commando n'avait pas non plus été traité. L'auteur consacre un petit chapitre aux opérations de ravitaillement au-dessus de l'Himalaya (*the Hump*) et fort peu de choses aux modèles civils (on trouve néanmois deux belles photos de C-46 de la CAT).
Ces deux fascicules nous permettent d'admirer l'immense talent de l'illustrateur Don Greer dont les mises en situation sont époustouflantes, à tel point que l'on pourrait croire des photos couleur. Le C-46 en train d'atterrir est *absolutely fabulous* !
Le « marche autour » sur le P-38 ne dépareille pas la collection non plus. Quatre-vingts pages bourrées de photos de détails et de gros plans, mais aussi de photos couleur de l'époque (on y trouve, entre autres, un superbe F-4A peint dans ce fameux ton de bleu si caractéristique). Les photos couleur de détails sont plutôt médiocres, car prises dans le noir au flash.

www.squadron.com

Le livre sur le Bloch 152, nous étant parvenu trop tardivement, sera chroniqué dans le prochain numéro.

REPOS !

Vous pouvez fumer.

Horizontalement
1 – Voir photo.
2 – Donnera de la poussée.
3 – Initiales des Liberator français – Exerçant une action.
4 – Mirage ! – Dans le néant.
5 – Conjonction – D'où ont décollé Nungesser et Coli.
6 – On y trouve l'aérodrome de Zinder – Parfois nourri et à volonté.
7 – Volument doublement rond – Indication de satellite.
8 – Lettres de Heinkel – Dépression désertique.
9 – Faite en avance.
10 – Fabricant d'hydravions.

Verticalement
1 – Ça planait pour Otto.
2 – Visa.
3 – Lettres de Northrop – Grade – Immatriculation temporaire.
4 – Évite de faire le pont – Protège les crapauds ? – C'est-à-dire.
5 – Province de la Couronne – Aux trois quarts soviétique.
6 – Ancien bloc – Île chantée par Hugo
7 – Il faut une certaine maîtrise pour y parvenir – A utilisé le 1 horizontal – Trou
8 – Peindre un *nose-art* par exemple.
9 – Une machine produite par le 10 horizontal pouvait l'être.

Grille composée par Jean-Thierry Garrigues. Solution dans le prochain numéro.

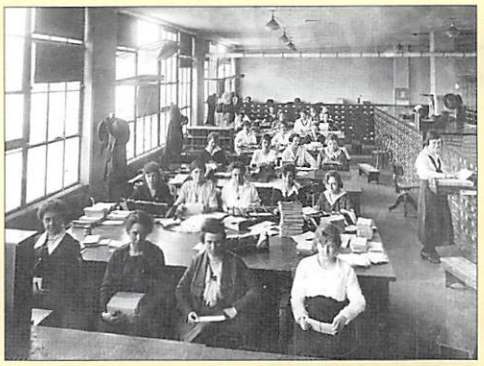
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	L	A	N	G	U	E	D	O	C
2				U				R	A
3			■	E			A	N	T
4				■		■	■	E	A
5			■					M	P
6	N	I	G	E	R	■	F	E	U
7	I	V	R	E	■	C	■	N	L
8			■	■	C	H	A	T	T
9	A	N	T	I	C	I	P	E	E
10	L	A	T	E	C	O	E	R	E

Prochain numéro

N° 32
août 2003

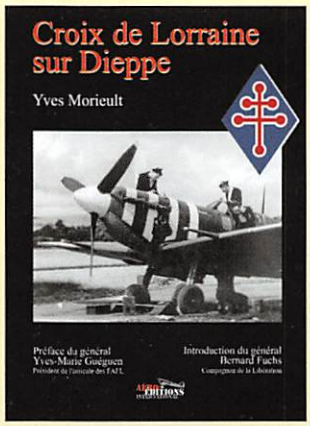
LES *ZERSTÖRER* DU GRAND NORD

Petite histoire de la (Z)/JG 5 et de ses Messerschmitt Bf 110 basés en Finlande et en Norvège.



Le service commercial d'Aéro-Journal.
Si nos charmantes collaboratrices ne vous donnent pas envie de vous abonner, c'est à désespérer de tout !

Au catalogue



Croix de Lorraine sur Dieppe
Yves Morieult

120 pages, près de 90 photos.
Prix : 25,9o euros + port.
France : 5,oo euros
CEE + Suisse : 7,oo euros
Autres : 8,5o euros
Envoi en *Colissimo suivi*.

Normandie-Niémen
C-J. Ehrengardt

Hors-série n° 3 d'Aéro-Journal.
84 pages, plus de 80 photos et 8 pages de planches en couleur, cartes et nombreuses annexes (liste complète des pilotes et des victoires, bases, composition des escadrilles...)
Prix : 13,9o euros, port gratuit

Les Jets de la Luftwaffe
J-C. Mermet

Hors-série n° 4 d'Aéro-Journal.
100 pages, 80 photos et 17 pages de planches en couleur, carte.
Me 262, Me 163, He 162, Ar 234, Ba 349, DFS 228/346, Fi 103, He 178, He 280, Go 229, Ju 287, Me P 1101.
Prix : 13,9o euros, port gratuit

Le Bombardement français
Tome I : 1939/1940
C-J. Ehrengardt

Hors-série n° 5 d'Aéro-Journal.
96 pages, 90 photos et 10 pages de planches en couleur, cartes.

Prix : 15,5o euros, port gratuit

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47550 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 32 au n° 37 inclus :** France 34,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 26 / 27 / 29 / 30 -** Chaque numéro : 7,6o euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire(s) du hors-série *Normandie-Niémen*** - Par exemplaire : 13,9o euros port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série *Jets de la Luftwaffe*** - Par exemplaire : 13,9o euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série *Le Bombardement français, Tome I : 1939/1940*** - Par exemplaire : 15,5o euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du livre *Croix de Lorraine sur Dieppe*** - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – Nous n'acceptons plus les eurochèques.

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

MOINS UNE !...

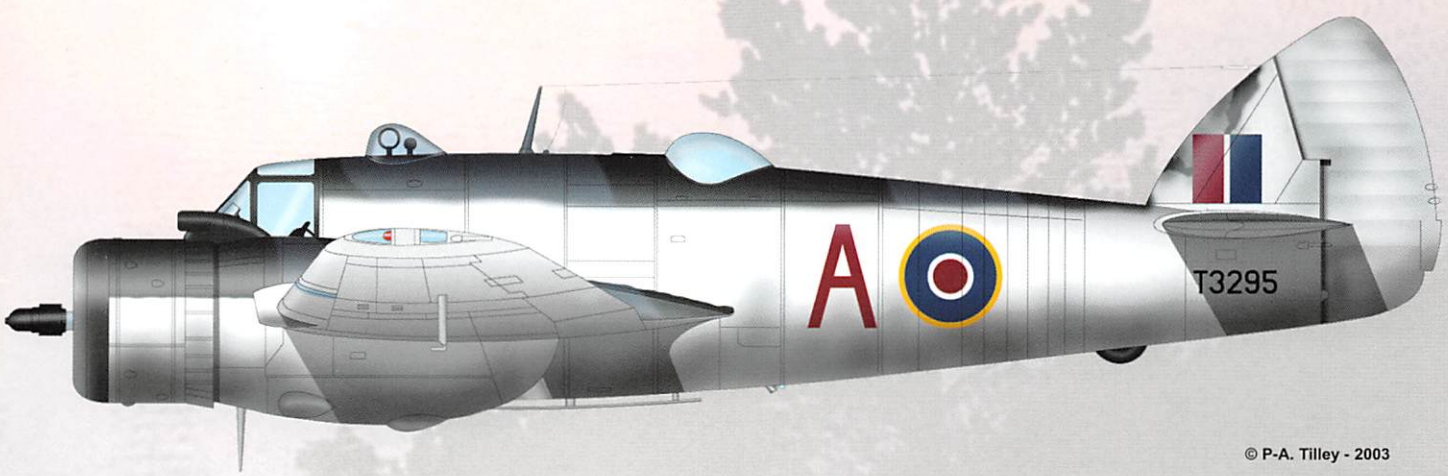
Début mars 1943, le N° 235 *Squadron* équipé de Beaufighter est stationné sur la base de Leuchars sur la côte est de l'Écosse. C'est alors l'un des escadrons offensifs du *Coastal Command* dont la mission principale consiste à rechercher et à détruire les bateaux ennemis navigant le long des côtes de l'Europe occupée. Le 3 mars 1943, le N° 235 *Squadron* est appelé à escorter six bombardiers-torpilleurs Hampden qui doivent faire un raid à la nuit tombante au large de la Norvège. Les six Beaufighter décollent à 16h00. L'un d'eux est piloté par le *Flight Sergeant* A.H. Hilliard, le *Flight Sergeant* J. Hoyle servant de navigateur. Volant à peine à 500 pieds au dessus des vagues, les Beaufighter doivent faire de larges cercles pour attendre les Hampden beaucoup plus lents. À l'approche des côtes norvégiennes, des chasseurs sont signalés et Hilliard se souvient :

« *En approchant des côtes au sud de Stavanger, nous étions le dernier avion de la formation. Mon observateur cria alors à la radio :* Avion ennemi à 9 heures, même altitude et venant droit vers nous. *Je le vis, mis les gaz et virai en sa direction. Il manœuvra sec et quand il se trouva à quelque 200 mètres, je reconnus un Fw 190. La formation avait viré vers le sud et était en train de s'éloigner alors que le Fw 190 poursuivait sa route vers le nord-est. Moi, je continuais dans le sens opposé. À environ 800 mètres sur mes 4 heures, il commença à tirer. Je vis les classiques traçantes passer à mes côtés au moment ou je virai sèchement sur la droite dans sa direction. Il redressa et vira aussi sur la droite. Ça se passa très rapidement du fait de la rapidité et la manœuvrabilité du Fw. Mon Beaufighter vibrait sérieusement à 260 nœuds et je me dirigeais maintenant vers l'ouest en effectuant des manœuvres évasives entre le niveau de la mer et 500 pieds. Sauter les vagues fut assez effrayant en étant de surcroît attaqué par un avion ennemi. Je volais parfois si bas que je voyais ses traçantes passer au-dessus de moi.* »

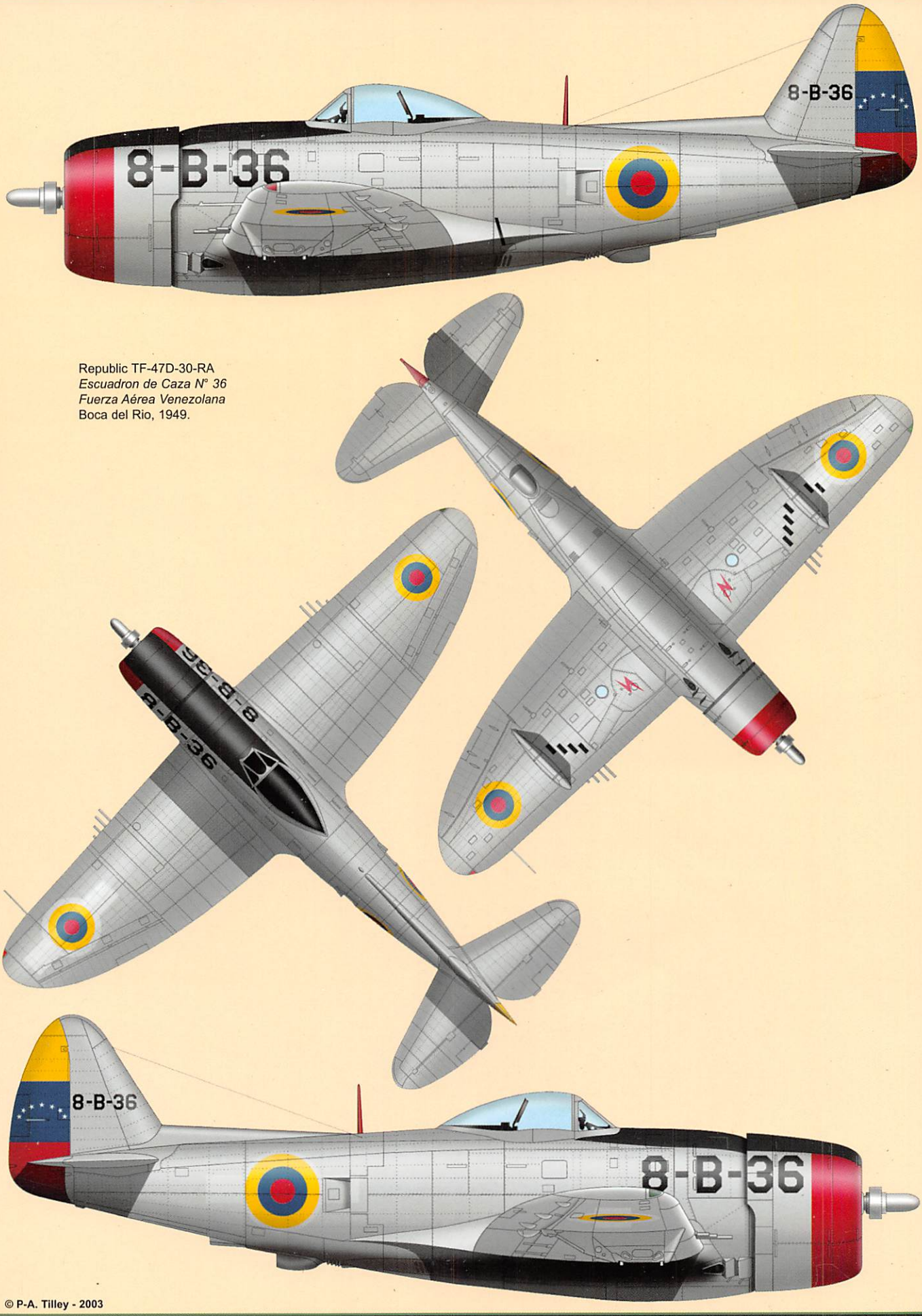
Le Beaufighter de Hilliard, le T3295/A avait le fuselage peint en blanc, une teinte qui ne fut utilisée que peu de temps. Il était le seul de l'unité à n'être pas équipé de mitrailleuse de défense. Cependant, Hoyle a été capable de simuler un tir de défense dirigé vers le Fw 190 avec sa lampe Aldis ! Dans les minutes qui ont suivi, Hilliard a effectué plusieurs manœuvres évasives pour éviter le tir du Focke-Wulf tout en cherchant à s'éloigner des côtes norvégiennes. Malgré cela, le Fw 190 a réussi à toucher le Beaufighter à plusieurs reprises, notamment au moteur droit. De ce fait, Hilliard n'a pas pu répondre au tir du Fw avec ses armes de bord. Mais, en volant très bas, le Beaufighter a empêché le chasseur allemand de bien voir ce qui se passait car il avait une visibilité limitée vers l'avant. Au bout d'un certain moment, le Fw 190 a rompu le combat, se trouvant à la limite de son rayon d'action, laissant le Beaufighter rejoindre l'Écosse. Le combat n'avait duré que 7 minutes.

Hilliard est parvenu à se maintenir à 7 000 pieds tant bien que mal sur son seul moteur et à rentrer en Grande-Bretagne sans avoir pu se signaler, la radio ayant été détruite au cours du combat. Le Beaufighter a franchi la côte juste au sud de Peterhead au crépuscule. Hilliard a aperçu des lumières de piste allumées et a atterri sur la base de la FAA d'Arbroath. Encore une fois, la chance fut avec l'équipage du Beaufighter car les freins avaient aussi été endommagés et l'avion s'est arrêté à quelques centimètres d'un énorme bâtiment ! Le lendemain, Hilliard et Hoyle sont revenus examiner leur appareil qui portait les traces de la rencontre : plusieurs trous dans le fuselage et dans le moteur, une hélice explosée... D'une certaine manière, le pilote de la Luftwaffe avait atteint son but.

Andrew Thomas



© P-A. Tilley - 2003



Republic TF-47D-30-RA
Escuadron de Caza N° 36
Fuerza Aérea Venezolana
Boca del Rio, 1949.

© P-A. Tilley - 2003